

کیشن لسنڈ برگ  
سید فیتاحی محمود



# نیویارک سے پیرس



میتھیا اور لایو





کتابخانه  
پروسی

اردو میں زندگی پروردگار کے ناموں کا سلسلہ

# یونیک سے پیریں

JALALI BOOKS

پہلی پرواز

تصنیف : - کیپٹن چارلز اے۔ لینڈ برگ  
ترجمہ : - گروپ کیپٹن سید فیاض محمود

ڈائریکٹ آف ایجوکیشن  
پاکستان ایئر فورس

مکتبہ خاور ○ چوک منار ○ لاہور



# پیش لفظ

چارلز سے لنڈبرگ کی تاریخی پرواز جس کا اس کتاب میں ذکر ہے، انسانی ہمت اور لواحقین کی عظیم یادگاروں میں سے ہے۔ کوئٹہ کی برقی ہمت بعد شاید ہی کوئی کارنامہ ایسا شاندار ہو گا جو مالی اور میکانیکی مشکلات سے اعتبار سے اس کا مقابلہ کرے۔ سب سے قابل قدر بات یہ ہے کہ آج سے تیس سال پہلے کے ہوائی جہاز اپنی پرواز کی ابتدائی منزل میں تھے۔ جب ہوائی جہاز کی اوسط رفتار فی گھنٹہ ۱۰ میل سے زیادہ نہ ہو اور ہوا باز کی نشست گاہ چاروں طرف سے آگ کی گھری ہوئی ہو کہ وہ سامنے کی طوفان دیکھ بھی نہ سکے اور گھنٹوں اکڑوں جھجھکے کی وجہ سے اس کا بند بند سو جانے پر مجبور ہو جائے اور جب آواز پر واز ابھی اتنے ناقص ہوں کہ برقی طوفانوں میں سے گزرتے وقت وہ کام کرنے سے عاری ہو جائیں اور ہوا باز کی جگہ اتنی تنگ ہو کہ وہ جہاز رانی کے نقشے بھی اپنی طرح پھیلا کر نہ دیکھ سکے اور جب پانچ منٹ کے لیے سو جانا موت سے ممکن نہ ہونے کے مترادف ہو ایسے حالات میں ساڑھے تین ہزار میل کی مسلسل آمد کا خیاب پرواز ایک حیرت انگیز کارنامہ ہے۔ جیسا کہ کرنل لنڈبرگ خود کہتے ہیں۔

اور اب جو میں اُس پر دانا پر غور کرتا ہوں تو مجھے حیرت ہوتی ہے کہ اُس میں کمال  
بے بضاعتی کے باوجود میں نے یہ ہم کیسے سر کر لی :

ترجمہ کی بابت کچھ کہنا ضروری معلوم ہوتا ہے۔ یہ ایک نئی قسم کا ترجمہ ہے۔  
ہوا بازی ہمارے ملک اور ہماری زبان کے لیے نئی چیز ہے۔ اس لیے ابھی ہمیں موقع  
نہیں ملا کہ ہم اس سے متعلق الفاظ اور ترکیب وضع کر سکیں ہو یہ رہا ہے کہ جب  
ہوا بازی کی باتیں ہو رہی ہوں تو زبان خواہ اردو ہی استعمال کی جائے تمام الفاظ جو  
ہوائی صنعت یا اڑان سے تعلق رکھتے ہیں وہ انگریزی سے مستعار لے لیے جاتے  
ہیں اور زبان خوب گنگناہنی رُوپ دھار لیتی ہے۔ ہم نے کوشش کی ہے کہ کتنی وسیع  
اصطلاحات ایسی استعمال ہوں جو غیر مانوس اور ثقیل نہ محسوس ہونے پائیں  
مگر وقت یہ ہے کہ بعض سہل ممتنع انگریزی الفاظ کا ترجمہ کرنا ناممکن سا ہو گیا مثلاً  
Stick بے ہم نے مجبوراً چھڑی کا نام دے دیا، ایک چھڑی کی طرح  
کا آکہ ہے جو اس وقت کے ہوائی جہازوں میں نصب ہوتا تھا دو ران پر دایں  
ہوا باز اُسے پکڑے رکھتا ہے اور اُس کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو اُدنچا کرتا ہے  
اور اُسی کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو زمین پر اتارتا ہے اسی کی وجہ سے طیارہ ہوا باز کی گرفت  
میں رہتا ہے۔ دوسرا لفظ Rudder ہے یہ ایک متوازی آکہ ہے جو  
ہوا باز کے پاؤں کے قریب نصب ہوتا ہے، ہوا باز اپنے دونوں پاؤں اس پر دھرے  
رکھتا ہے اور اُس کی مدد سے ہوائی جہاز کو دائیں بائیں گھماتا ہے ہمیں اس لفظ کیلئے تو اس سے بہتر  
کوئی لفظ نہ نصیب ہو سکا چنانچہ کوشش کے باوجود کئی جگہ قارئین کو ثقیل ترکیب اور غیر مانوس  
اصطلاح سے دوچار ہونا پڑ لگا، چونکہ اس سے مفر نہیں تھا اس لیے امید ہے کہ قارئین یہ روشنی الفاظ  
سات فراہم کریں گے۔

گروپ کیپٹن سید فیاض محمود



# چارلز لنڈ برگ کی کہانی

اُس کی اپنی کہانی

## باب اول

۱۹۲۷ء کے موسم بہار کی صبح ہے۔ ہکا ہکا ترشٹھج ہو رہا ہے۔ اس وقت عصر جدید کی ایک شاندار مہم کا آغاز ہوتا ہے۔ اس دن چارلز اے لنڈ برگ ایک نہج کے طبائے میں نیویارک سے پیرس تک کی پرواز پر روانہ ہوتا ہے اور ساڑھے تین گھنٹوں کی پرواز کے بعد لیورپل اور امریکہ کے برعکسوں کے درمیان پہلی مسلسل پرواز کی تکمیل کرتا ہے۔ پرواز کا نقشہ کیا تھا اور اس کی تکمیل کیونکہ ہوتی۔ اس کی کہانی یوں ہے۔ یہ کہانی برسوں زیرِ تحریر رہی۔ اور اب لنڈ برگ نے وہ تمام تفصیلات جی بیان کر دی ہیں جو ۱۹۲۷ء میں صیغہ راز میں تھیں۔ اصل میں وہ ان دنوں ابھی بالکل نوجوان تھا اور اپنے فطرتی کھنکھانے گونانے میں اُسے بہت حجاب تھا پھر اس کے پاس آنا وقت جی نہ تھا۔ کہ ایو سی اور موت سے جو اس کا مقابلہ ہوا تھا، اس کی جذبات کو وہ داستان کی

شکل میں لے آئے۔

اس کی کتاب کے افتتاحی باب میں لنڈ برگ سے ہمارا تعارف اس وقت ہوتا ہے جب وہ دنیا کا مشہور ترین ہوا باز قرار پانے والا ہے۔ یہ ستمبر ۱۹۲۶ء کا زمانہ ہے۔ وہ ان دنوں سینٹ لوئس، ورشکاگو کے درمیان ایک پرانی وضع کا دوپروں والا ڈاک کا طیارہ اڑایا کرتا تھا۔ اس تمہید کے بعد اس کی کہانی اُس کے اپنے مخصوص انداز ہی میں سنئے،

رات کا سایہ مشرقی افق پر پھیل رہا ہے۔ میں جہاز میں بیٹھا ہوا اپنی نشست گاہ سے ادھر ادھر عجیب کرداروں کی ٹولی کے سرسبز کھیتوں کا نظارہ کر رہا ہوں کہ ان جگہ جگہ اپنا دن بھر کا کام سمیٹ رہے ہیں اور جب میرا ڈاک کا طیارہ اُن کے سر پر سے گذرتا ہے تو بعض کہان اُوپر دیکھ دیکھ کر ہاتھوں سے اشارے کرتے ہیں چند منٹ میں شام ہونے والی ہے اور میں ابھی جنوبی پی اوریجا ہی میں ہوں، موسم گرما کے طویل دن قتنی جلدی گذر گئے۔ ان دنوں شکاگو تک روشنی رہا کرتی تھی۔ اپریل کے پھینے کی وہ مبارک سہ پہر جب شکاگو اور سینٹ لوئس کے درمیان فضائی مواصلات کا سلسلہ قائم ہوا۔ چند ہفتوں کی بات معلوم ہوتی ہے اس جدید فضائی شاہراہ کے خصوصی ہوا باز کی حیثیت سے افتتاحی پرواز کا اعزاز مجھے بخشا گیا۔ راستے میں شہروں کا ہجوم تھا۔ جا بجا لوگ مصافحے اور مصافحے کر رہے

(۱) Charles A. Lindberg (۲) St. Louis (۳) Chicago  
(۴) Central Illinois (۵) Peoria



تھے اور تصویریں اتاری جا رہی تھیں۔

پہلی ڈال کے تھیلے تو شائقین کے خطوط سے اٹے پڑے تھے۔ لیکن دوسری ہی مرتبہ یہ شوق کم ہو گیا جس باقاعدگی سے ہم ہفتہ وار ڈاک لے جایا کرتے تھے اس پر ہمیں بڑا ناز تھا۔ مگر اب ڈاک کے تھیلوں پر ان کے خالی ہونے کی وجہ سے ٹسکینیں سی پڑی ہوئی تھیں۔ اس کی وجہ لوگوں کے شوق کی کمی کے سوا اور کچھ نہ تھی! ہمارا معاہدہ یہ تھا کہ ہم ہفتے میں پانچ پھیرے کیا کریں اور کام صرف یہ تھا کہ ہم سینٹ لوئس کی ڈاک ایسے وقت پر شکاگو پہنچا دیں کہ مغرب سے آنے والے طیاروں کے ساتھ ڈاک کا سلسلہ قائم رہے یہ وقت اس انداز سے مقرر کیا جاتا تھا کہ خطوط نیویارک اور بازار اوڈنڈیل کے کھلنے تک پہنچ جائیں۔

ہم تین ہوا باز اس خدمت پر مامور تھے۔ فلپ لو، ٹامس ٹیلن اور میں بعض اوقات جب دوسرے راتے بند ہو جاتے تو اپنے نو تعمیر فوجی طیارے باؤلوں کی تہ کے نیچے نیچے اڑا کر شکاگو کے وڈو فیلڈ کے ہوائی اڈے پر اتار دیتے تھے اس دفعہ میرا طیارہ پھر باؤلوں کی زد میں آگیا۔ جس آٹھ بج کر بیس منٹ پر میرے انجن نے تھو تھوکی آواز نکالنی شروع کی اور اس نے رکنا شروع کر دیا، کچھ دیر کے بعد وہ تقریباً بند ہو گیا۔ اب میں نے پٹرول کی فاضل ٹینکی بھی کھول دی۔ انجن میں طاقت لوٹ آئی لیکن اس ٹینکی کا پٹرول صرف بیس منٹ کے لیے کافی ہو سکا نیچے جو دیکھا تو مجھے ایک روشنی نظر آئی۔ ایک معمولی سی چمک! اس کا مطلب یہ تھا



کہ دھند پھٹ رہی ہے۔ میں چکر کاٹتا ہوا اپنے جہاز کو نیچے لے آیا اور روشنی ڈالنے والی تار کو کھینچا۔ اس روشنی میں مجھے کٹر کی ٹھوس تہہ نظر آئی۔ اب میرے لیے ایک ہی چارہ تھا کہ جہاز سے پھلانگ جاؤں۔ چنانچہ میں نے جہاز کو بلند کیا۔

پانچ ہزار فٹ کی بندی پر سیری مشین دوبارہ بند ہو گئی۔ میں نے ایک پہلو پر غوطہ لگایا اور کود پڑا۔ پیراشوٹ بندھا ہی ہوا تھا میں نے کھولنے کی گھنٹی کو کھینچا پیراشوٹ کھل گیا۔ چند ہی لمحے گتے سے ہوں گے کہ میں نے اپنا طیارہ، دھندلا دھندلا سا اپنی ہی سمت گھومتا ہوا دیکھا شاید پٹرول کے کچھ آخری قطرے انجن میں پہنچ گئے ہوں گے جنہوں نے ہچکیاں لیتے ہوئے طیارے کو چہرہ مبارک دیا۔ اب میں نے گنا، کہ انجن کی آواز پھر تیز ہو گئی۔ اب طیارہ پھر نمودار ہوا۔ ادھر میں پیراشوٹ سے آہستہ آہستہ نیچے اتر رہا تھا، ادھر طیارہ ہوا میں تلا بازیاں کھا رہا تھا۔

اب میں نیچے تیزی سے گر رہا تھا۔ چنانچہ میں نے اپنی ٹانگوں کو جوڑ لیا اور ہاتھ اپنے چہرے پر رکھ لیے۔ تھوڑی سی دیر میں ایک گندم کے کھیت میں گر پڑا۔ قریب ہی بلی گاڑیوں کے پچھے راستے تھے اب ایک موٹر آہستہ آہستہ چلتی سیری طرٹ آئی اور قریب آ کر رک گئی۔ موٹر چلانے والا روشنی ادھر ادھر ڈال کر کسی چیز کی تلاش کر رہا تھا۔

موٹر میں کئی آدمی تھے۔ ان میں سے ایک نے آواز دی۔

”کیا تم نے ہوائی جہاز کی آواز سنی؟“

”ہوا باز ہیں ہی ہوں۔ میں نے جواب دیا۔“

ابھی ابھی ایک طیارہ زمین پر گرا ہے۔ اور یہیں کہیں گرا ہے۔ اس نے میری بات پر توجہ نہ دیتے ہوئے کہا۔

طیارہ چلی میں ہی ہوں۔ میں ہی اسے اڑا رہا تھا۔ میں پھر بولا

”تم اڑا رہے تھے؟ خدا کی پناہ!..... پھر کیا ہوا!.....“

میں اپنے پیراشوٹ کی مدد سے اتر آیا، میں نے پیراشوٹ کی سفید گھٹری دکھاتے ہوئے کہا، طیارہ کوئی دو میل کے فاصلہ پر گنبد بنا پڑا تھا۔ اس کا ایک بازو بھٹوں کے ایک بڑے سے ڈھیر میں پھنسا ہوا تھا اور طیارہ تقریباً اسی گز گھٹنے کے بعد تاروں کے ایک جنگلے میں الجھ کر رہ گیا تھا۔ میں نے ڈاک کے قہیلے اس میں سے نکالے اور انہیں اٹھا کر ایک قریب کے ڈاک خانہ میں لے گیا تاکہ ڈاک ریل کے ذریعے چلی جائے۔

اس واقعہ کے تقریباً ایک ہفتے کے بعد میں ایک دوسرا طیارہ شمالی سمت اڑا رہا تھا۔ شام کے دھندلکے میں طیارہ پی اوریا کے ہوائی مستقر پر اترا۔ ٹرک کا ڈرائیور ایک ہلکا سا قہیلا کندھے پر ٹسکائے مسکراتا ہوا آیا۔ یہ قہیلا رجسٹرڈ شدہ ڈاک کا تھا اور اس پر پتیل کا ایک مضبوط سا تالا لگا ہوا تھا۔ تالے کے وزن کا کرایہ ہی دو ڈالر سے کم نہ تھا۔

پرواز شروع کرتے وقت مشرقی سمت چاند طلوع ہو رہا تھا۔ دریا کی لہروں پر چاند کا عکس عجیب لطف دے رہا تھا اور زمین ایک سیارہ معلوم ہو رہی تھی۔ فضا کی تنہائی



نے مجھے تمام دنیا سے الگ اور بے تعلق کر دیا۔ میرا دل کتا تھا کہ اب جب کہ یہ ساری نورانی دنیا میری ہے تو میں زمین پر جا کر کیا کروں گا۔ شکاگو کے ڈاک کے ہوائی مستقر سے اُسکے پہاڑوں اور سمندوں پر کیوں نہ اڑتا چلا جاؤں،

فرض کیا کہ میں کسی صوت ہوا میں دیر تک بہت دیر تک ٹہر سکتا۔ کچھ دن یہ بھی اڑتا چلا جاتا! طیارے کے ہر طبقہ میں پٹرول کی فالتو ٹنکیاں لگی ہوتیں۔ کتنا سلف ہوتا۔ یہی سوچ رہا تھا کہ خیال آیا کہ آخر ہوائی جہاز زیادہ سے زیادہ کتنا پٹرول سے کراٹا سکتا ہے؟ ریٹی فونک نے چند ہی روز ہوئے اس کا تجربہ کیا تھا۔ لیکن نیویارک کے ایک ہوائی اڈے پر اس کا جہاز تباہ ہو کر شعلوں کی فندہ ہو گیا۔ فونک اسی جہاز میں نیویارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کرنا چاہتا تھا۔

یہ خیال دماغ میں گھوم ہی رہا تھا کہ میں نے دیکھا کہ میرے ڈی. ایچ. طیارے میں فقط دو اور ٹینکس کا پٹرول باقی ہے۔ اس لیے جلد ہی میں شکاگو اترنے کی ٹھانی۔ دور اُن تک اُڑنے کا خیال ذہن سے ایک سخت غائب ہو گیا۔ حاصل شکاگو کے راستے مشرق کی طرف ڈاک سے جانے کے لیے ایک لمبیل چکر کی صورت میں اڑنا پڑتا ہے خیال آیا کہ کیوں نہ ہم سینٹ لوئس سے نیویارک کی سیدھا مسلسل پرواز کر کے ڈاک وہیں لے جایا کریں۔ لیکن ان فرسودہ فوجی طیاروں میں نہیں۔ بلکہ نئے انجنوں والے نئے

طیاروں میں! ایک نیا طیارہ آرٹ بلانکا تھا۔ اُس نے اپنی آزمائشی پروازیں ناقابل یقین بوجھ

(۱) Rene Fonck (۱۹۱۱) C.H. Aeroplane

(۲) Wright Bellanca

سے نری پورہ کی تھیں۔ اس قسم کے طیاروں میں ہم نیویارک اور سینٹ ٹومس کے درمیان ہوائی  
ڈاک سے مسلسل پرواز کر سکتے تھے۔ جی نہیں بلکہ چارنی راتوں میں تو دو تین سافروں  
کو ساتھ لے جانا بھی کچھ مشکل نہ تھا لیکن ایک بلانکا کی قیمت تقریباً دس ہزار ڈالر  
تھی۔ اتنی رقم کون نکاسے؟ ہمارے ادارے کو تو ڈی۔ ایچ قسم کے طیارے ہی  
چلانا مشکل ہو رہا تھا۔ حالانکہ اُن کی قیمت چند سو ڈالر ہی تھی!

بلانکا طیارہ ڈی۔ ایچ قسم کے بہار سے دس ہزار ڈالر تیز اڑتا ہے اور لطف  
یہ کہ اس کے مقابلہ میں آرمی پٹرول خرچ کرتا ہے اور بوجھ بھی ڈکنا اٹھاتا ہے۔ سوچتا  
ہوں کہ اس قسم کے طیاروں کی تعمیر سے ہوا بازی کا مستقبل کتنا روشن نظر آتا ہے  
لیکن بہت قلیل شخص اس حقیقت سے آگاہ ہیں۔ میں سینٹ ٹومس کے تاجروں کو  
بتانا چاہتا ہوں کہ ایک جدید قسم کا طیارہ کیا کچھ کر سکتا ہے۔

انٹ بلانکا میں پٹرول کی ٹنکیاں بھر کر میں تمام رات چاند کی طرح گردش کر  
سکتا ہوں۔ اس خیال سے میرا دل خوشی سے اُچھلنے لگا۔ خیال آیا کہ میرے لیے  
تو نیویارک سے کپریس تک نی پرواز ہی ممکن ہے:

نیویارک سے پیرس! کیسا حسین خواب ہے! مگر اتنا ہی ناممکن! اگر میسے ہوں  
بھی تو کونسا جہاز یہ صلاحیت رکھتا کہ پیرس تک بے تکان اڑتا چلا جائے۔ بلانکا!  
اگر پٹرول کا ذخیرہ کافی ہو تو بلانکا جہاز میں آدمی بورد پہنچ تو سکتا ہے! مگر یہ  
پہنچنے کے لیے یہ بھی ضروری ہے کہ انجن راستے بھر بند نہ ہونے پائے اور مسلسل



پنہ واسے پر جہاز کو اڑاتا چلا جائے !

آخر کیوں نہ میں ہی اڑ کر سمندر پار چلا جاؤں ! میری عمر اس وقت پچیس سال ہے اور میں تقریباً دو ہزار میل پر واز کر چکا ہوں۔ میں نے بدترین راتوں میں اپنا ٹاک کا پیارہ اڑایا ہے۔ اور امریکہ کی اڑتائیس ریاستوں میں سے تقریباً نصف ریاستوں میں اپنی ہوا بازی کے کرب دکھا چکا ہوں۔ اُس ایک سال کی مدت میں جب کہ میں ہوائی فوج میں زیر تربیت تھا، میں نے ہوا میں بہتہ متین کرنے کے ابتدائی اصول سیکھ لیے تھے اب میں میسوری نیشنل گارڈ کے ۱۱۰ اوربڈیشن سکواڈرن میں کپتان کے عہدے پر ہوں اور ہوا بازی سے متعلق میری تمام ابتدائی امیدیں اور آرزوئیں ایک مسلم حقیقت بن چکی ہیں مگر مجھے یقین ہے کہ میں اس سے بھی بہت کچھ زیادہ کر سکتا ہوں۔ ہوا میں اُڑتے اُڑتے میں نے اپنے دل میں مقمم ارادہ کر لیا کہ میں یہاں سے پیرس تک کی پرواز کا پختہ انتظام کر کے چھوڑ دوں گا۔

جب میں اپنے اس فیصلہ کا خیال دل میں لانا ہوں تو اس کی غلطی سے اب بھی میرے دل پر رعب طاری ہو جاتا ہے۔ میرے پاس اتنا سرمایہ بھی نہ تھا کہ میں ایک رائٹ بلائنا خرید سکوں۔ خیالی آیا کہ ممکن ہے کہ شاید میں سیٹ لوئس ہی میں یہ رقم اکٹھی کر لوں۔ کچھ رقم خود جمع کر لوں اور کچھ شاید دوسرے لوگوں کی مدد سے فراہم ہو سکے۔ اس کے علاوہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز سے بے آرٹیکٹ کا پہلا

انعام بچیں ہزار ڈالر کا ہے۔ یہ انعام طیارے کی قیمت اور دوسرے تمام اخراجات پورے کر سکتا ہے۔

اس کام کے لیے ایسے آدمی ہونے چاہئیں جو صاحب حیثیت ہوں اور صاحب نظر بھی بلکہ مالی قہمت بھی، تاکہ مشکلات سے خائف نہ ہوں اور تمام ممکن اخراجات کا پورا لحاظ رکھ سکیں۔ اب مسئلہ یہ رہ جاتا ہے کہ ایسے آدمی ملیں تو کہاں ملیں! امداد مل بھی جائیں تو کیا وہ میری تجویز پر فوراً بھی کریں گے؟ ہو سکتا ہے کہ اسٹاپ ہو جائی جہاز نہ کارپوریشن خود ہی اس سلسلہ میں کوئی تجویز بنا رہی ہو۔ آخر بلا ناکا جہاز ان کی ملکیت ہے ان کے طیارے اور انجن کی شہرت کے لیے اس سے بہتر موقع اور کونسا ہو سکتا ہے اگر طیارے یہ کام کر لیں تو ہوا بازی کا مستقبل بہت روشن ہو جائے گا۔

اس حالت میں اپنے سفری بستر میں آٹھ متر چھایا سی پچھ سو چار کی۔ ڈاک میں لائے ہوئے انٹر خطوط اب مشرقی سمت جاتے والے جہاز میں نیویارک کی طرف جا رہے ہوں گے۔ اب رات آتی گزر چکی ہے کہ بحری پرندوں کے متعلق سوچنے کے لیے کوئی وقت نہیں۔۔۔۔۔ مگر۔۔۔۔۔ کیا واقعی کوئی جہاز اتنا پٹرول لے کر اڑ سکتا ہے جو نیویارک سے پیرکس تک کی پرواز کے لیے کافی ہو؟ کپتان فونک کے سکار کی ٹیپان کے تباہ ہونے کی وجہ آخر کیا تھی۔ کیا اس کی پرواز میں کوئی نقص تھا؟ یا جہاز کی ساخت میں کوئی نقص رہ گیا تھا جس سے اس کو ڈھانچا اتنا کمزور بنا تھا کہ پٹرول کا وزن اٹھا سکا پٹرول کے ایک گیلن کا وزن چھ پاؤنڈ (تین کلوگرام) کے برابر ہوتا ہے اس وزن کا اندازہ



لگنا چاہیے جو ایسے جہاز کے پردوں کو اٹھانا پڑے گا۔ جس میں اتنا لمبا سفر ملے کیا جائے۔ اٹھائیس ہزار پاؤنڈ یعنی چودہ ہزار سیر سے بھی زیادہ باندھ کی پناہ !!

رینی فونک کا طیارہ ہوائی اڈے کے دوسرے سرے تک تو پہنچ گیا تھا لیکن اوپر اٹھتے وقت اتنی رفتار نہ پکڑ سکا کہ بحفاظت زمین چھوڑ دے۔ اڈے کے دوسرے سرے تک پہنچتے ہی اس میں آگ لگ گئی اور وہ تباہ ہو گیا۔ فونک اور اس کا ایک ساتھی تو بچ گیا لیکن اُن کے دوسرے دو ساتھی آگ میں جل کر مر گئے۔ اس عظیم دوپروں والے طیارے کی تفصیلات پڑھنے پر معلوم ہوا کہ اس کے اندر ہوا بانڈوں کی نشست گاہیں قیمتی سرنج چمڑے سے منڈھی ہوئی تھیں، یہاں تک کہ اس کے اندر سونے کے لیے ایک بستری کا انتظام بھی کیا تھا۔ جہاز رانی کے لئے جہاز کی تین تین سالہ عمر اور فیلوئس کہ ہوائی جہاز کے ذریعہ جوڑا کیلئے پورا جہاز بھروسہ تھا جس کے لئے جس سے زیادہ محکم سسل پڑاؤ کرنے کا سکاڑا تھا۔ اس کے بعد سے تو ہر قسم کے خالق و فن کو کم کرنا چاہیے اور ایک پاؤنڈ غیر ضروری وزن بھی ساتھ نہ رکھنا چاہیے۔ میں سوچتا رہا کہ اگر مجھے بد نکال جائے تو میں اس میں اکیلا پرواز کروں گا۔ اگر سوا با کی نشست کا، میں کوئی ناشی چیز پر حسب کی ہوں تو اسے کاٹ کر چھٹک دوں گا۔ البتہ ہنگامی حالات کے لیے۔ بڑی کشتی اور قنوطر اس پانی رکھ لیے میں کوئی مضائقہ نہیں اس وقت میں نے پھر خیال کیا کہ مجھے تو آرام کرنا چاہیے یہ میں کیا کر رہا ہوں؟ اب مجھے ہنس م کی سون بچار بند کر دینی پڑی ہے اور چند گھنٹے سو ہی لینا چاہیے۔

ہوائی فائل کے کام میں سب سے ناگوار حقیقت سحر خیزی ہے۔ لیکن یہ بھی یہی ہے۔

نزدکی کی صبح ہے۔ وہ زندگی جس میں مجھے یورپ تک مسلسل پرواز کرتی ہے۔  
 ہوائی ڈاک کے آگے تک پہنچنے کے لیے موٹر میں کپڑے بدلتے ہوئے اور پھر  
 جنوبی سمت یعنی سینٹ وئس کی طرف واپسی پرواز کرتے وقت میں نے اپنے دل میں کتنی  
 منصوبے تیار کئے۔ رائٹ بلائیکا کتنی جلدی خرید جاسکتا ہے؛ اس کی قیمت کیا ہوگی؟  
 یہ کتنا پٹرول لے جاسکیگا؛ رفتار کے صحیح اعداد و شمار کیسے معلوم کئے جائیں؛ جہاز کو  
 زمین پر سے کیسے اٹھایا جائے گا؛ جہاز پٹرول کس حساب سے کھائے گا؛ ان سوالات  
 کے جوابات دینے والے لوگ یہاں سے تقریباً ایک ہزار میل دور رائٹ لیننی کے ہمسازی  
 کے کارخانے واقع پٹرسن میں ہیں۔

مگر میں وہاں جاؤں اور کہوں کہ میں بلائیکا کو پیرس تک آزاد سے جانا چاہتا ہوں  
 تو سب سے پہلے وہ لوگ میرے بنک کی پونجی کے بارے میں سوال کریں گے۔ اس لیے  
 پہلے مجھے ایسے لوگوں سے ملنا چاہیے جو میرے منصوبے کے لیے مالی مدد دینے کو تیار ہوں  
 یعنی ایسے لوگ جو ذی اثر بھی ہوں اور دولت مند بھی۔ ہو سکتا ہے کہ اگر مجھے ایسے لوگ  
 مل جائیں تو رائٹ لیننی جی اس منتہی پرے میں شریک ہو جائے۔ لیکن اگر وہ راضی نہ ہو سکے  
 تو میں دوسری طیارہ ساز کمپنیوں یعنی فاکر یا بوئینگ ڈالڈ و گرو سے مل کر ٹن کو اس  
 منصوبے میں شرکت پر راضی کرنے کی کوشش کر دوں گا۔ آخر لائڈ برڈ کو قطب جنوبی  
 والی پرواز کے لیے جی تو مدد دے گی ہی کیونکہ اس نے اپنی تجویز سے کہ کسی ایسی  
 ہی اسامی سے پاس جانا چاہیے۔

(۱) Paterson (۲) Fokker (۳) Huff Dalund

(۴) Commander Byrd



آخر بیرٹنگمبسی بھی تو ہے جس نے چند دوسرے لوگوں کی طرح سدرے سینٹ لوئس  
کا کاروبار سنبھالا ہوا ہے۔ اور وہ ایک نئے طیارے ٹریول ایر کا مالک ہے۔ ہمارے  
لیمبیرٹ ایر فیلڈ پر اس طیارہ سے زیادہ جدید طرز کا کوئی اور طیارہ نہ تھا۔ جب سے  
بکسی نے جہاز خریدا ہے کئی تاجروں نے پرواز کرنی شروع کر دی ہے۔ ان میں سے  
ایک تو ہیری ٹامسٹ دول ہے اور دوسرا ارل ٹامسن نامکرم ہے۔ ٹامسن کو تو میں نے  
تھوڑی سی ہوا بازی بھی سکھائی ہے اور میرے اس کے اچھے تعلقات ہیں۔ مجھے یقین ہے  
کہ وہ میری تجویز پر ضرور غور کرے گا۔ میں کل ہی اس سے ٹیلیفون پر ملاقات کا وقت  
مقرر کر کے گا۔

ستھ میں میں اپنی پرواز کا خاکہ اور ایک ایسے ہوائی ڈاکے جانے والے طیارے  
کی قیمت کا حساب لگاؤں گا جو انڈیانا پولس، کولمبس اور شیش برگ کے واسطے نیویارک  
تک پرواز کر سکے۔ یہ بات تاجروں کی دلچسپی کے لیے کافی ہونی چاہیے۔ مجھے دکھانا ہے  
کہ ہانکا جیسے طیارے کی مدد سے کیا کچھ کیا جاسکتا ہے۔ البتہ ایک مجوزہ طریقہ کار کی  
ضرورت ہوگی۔

میں نے کاغذ اٹھایا اور اس پر یہ سرخی لکھی :-  
"سینٹ لوئس، نیویارک - پیرس تک مسلسل پرواز"

- 
- (a) Harold Bixby (b) Travel Air (c) Lambert Airfield  
(d) Harry Knight (e) Earl Thompson (f) Indianapolis  
(g) Columbus (h) Pittsburg

اس کے نیچے میں نے ان چیزوں کی فہرست بنائی جو مجھے دے گا۔ تھیں۔

معاونین کو قائل کرنے کے لیے وہاں .....

خدمت کا تعاون ..... رپڑ کی کشتی ..... فٹے .....

آئرلینڈ، انگلستان اور فرانس، بعد اس میں کے سوا حل کی تفصیلات تاکہ سب زمین  
مجھے نظر آئے تو صبح جگہ کو پہچان سکوں ..... اس فہرست میں اسی قسم کی پانچیس چیزیں  
ہیں ..... باقی بعد میں درج کروں گا۔ .....

اب مسٹر ٹامسن سے ملاقات کا وقت آیا۔ اس کے لینے میں بالکل تیار تھا۔ ملاقات

کے لیے اُس کے مکان پر شام کے وقت پہنچا۔ نوکرائی مجھے زندہ کمرے میں لے گئی۔ مسٹر  
ٹامسن آئے۔ انہوں نے معاف نہ کیا۔ اب مجھے اپنے پہلے مقدمہ میں قاضی کا رہنا تھا کہ  
طیارہ مجھے نیویارک سے پیرس تک مسلسل لے جاسکتا ہے۔

”مسٹر ٹامسن میں ایک نرمدی کام کے لیے آپ کی رائے لینے آیا ہوں۔ میں شہادت  
شرع کرتے ہوئے گا۔ مسٹر ٹامسن نے عہدہ افزائی کرتے ہوئے مسکرا کر اپنا سر اٹھایا۔ اور  
میں نے اپنا سلسلہ کلام جاری کیا۔ آپ نے آرٹیف انعام کی بابت تو سنا ہوگا۔ یہ چھپن ہزار  
ڈالر کا انعام ہے۔ جو نیویارک تا پیرس کی مسلسل پرواز کے لیے رکھا گیا ہے۔ یہ خیال ہے  
کہ ایک جدید قسم کا طیارہ یہ پرواز مکمل کر سکتا ہے اور میں اس نام کو سرانعام دینا چاہتا ہوں  
اس کے بارے میں آپ کی رائے کیا ہے۔ مگر اس ڈر سے کہ وہ جلدی میں نا ہی نہ کر  
بجائیں اپنی بات جاری رکھتے ہوئے کہا۔ یہ پرواز لوگوں کو تادمے گی کہ جہاز کیا چھ کر سکتے  
ہیں۔ اس سے ہوا بازی ترقی کرے گی اور ہمارے شہر سینٹ لوئس کی شہرت بڑھ جائے گی۔“  
اس کے بعد میں نے یہ واضح کرنے کی کوشش کی کہ مجھے چند بیسے صاحب ثروت



اصحاب کی تلاش ہے جو اس تجویز میں میری مافی الادا کریں تاکہ طیارہ ساز کمپنیوں سے معاملات طے کرتے وقت مجھے وہ اعتماد حاصل ہو جو ان حالات میں لازمی ہوتا ہے۔

”دو ہزار ڈالر تو میرے اپنے پاس ہیں، میں نے پھر کہا۔ لیکن ایک اچھے بہانہ کے لیے تم ان کے دس ہزار ڈالر کی رقم لے کر رہے۔ اس سلسلہ میں میں نے مارٹ بلا نکا کا ذکر بھی کر دیا۔“

”لیکن وہ تو خشکی پر اترنے والا طیارہ ہے اور اس میں فقط ایک انجن ہوتا ہے۔ یہی بات ہے نا؟ میں تو یہ پسند کروں گا کہ تمہارے پاس سمندر میں اترنے والا طیارہ ہو یا پھر ایک سے زیادہ انجنوں والا ہوائی جہاز ہو۔ تاکہ اگر ایک انجن بند ہو جائے تو تم پانی پر اترنے کے لیے مجبور نہ ہو۔ کیا تم نے کمانڈر برڈ کے تین انجنوں والے فوکر ہیمائی جہاز کے بارے میں سوچا ہے؟ ٹامسن نے میری بات کاٹتے ہوئے پوچھا،

”جبروگن عموماً قدامت پسند ہوتے ہیں۔ اس لیے مٹ ٹامسن کی باتوں پر مجھے تعجب نہ ہوا، بلکہ میں خوش ہوا کہ اس نے میری بات کو سنجیدگی کے ساتھ سنا، بلکہ اس پر غور بھی کیا۔“

”پانی پر اترنے والا طیارہ کافی پٹرول لے کر نہیں اڑ سکتا اور تین انجنوں والا فوکر بہت مہنگا پڑے گا۔ میں سمجھتا ہوں اس کی قیمت تیس ہزار ڈالر سے کم ہوگی، اس کے علاوہ تین انجنوں والا طیارہ حفاظت اور صلاحیت کے لحاظ سے بھی اس قسم کی پرواز کے لیے موزوں نہیں۔ کیونکہ اس قسم کا طیارہ پٹرول سے وزن سے آٹا بوجھل ہو جائیگا کہ اگر سمندر کے اوپر اس کا ایک انجن بند بھی ہو جائے تو آپ باقی کے دو انجنوں سے سہاگے جہاز کو واپس نہیں لائے۔ ان سب باتوں کا خیال رکھتے ہوئے میرے سوچنا

ہئے۔ ایک انجن کا طیارہ ہی ایسی اڑان کے لیے محفوظ ترین اور مناسب ترین جہاز ہئے۔  
 قہر طیاروں کے متعلق مجھ سے کہیں زیادہ جانتے ہو۔ لیکن ایک انجن کا طیارہ بڑے  
 کمر سندر پر پرواز کرنا مجھے کچھ اچھا نہیں لگتا۔ میرا مشورہ ہئے کہ تم نوکر قسم کے تیل کی بجائے  
 جہاز ہی پر غور کرو۔

بہر حال اس شام کا سارا وقت طیاروں کی اقسام اور ان کی صلاحیتوں پر  
 نیو یارک سے پریس تک کی پرواز کی مشکلات پر بحث کرتے ہوئے گٹ گیا۔ میٹر  
 ٹامسن نے میری باتوں میں بڑی دلچسپی لی اگر پرواز کے متوقع خطرات سے انہیں  
 بہت تشویش رہی۔ . . . . آخر انکا کاروبار ہمیر ہی کا تو تھا۔ حفاظت کا سفر ان  
 کے دماغ پر غالب تھا!

چند روز گذر گئے۔ میں ایک دن شیکاگو کی ٹراک لانے کے بعد میٹرٹا سے ہوائی  
 اڈے پر ناشتہ کر رہا تھا کہ ایک شخص بولا۔ یہاں فوکر کمپنی کا نائندہ میجر رابرٹسن  
 نے ساتھ سینٹ نوٹس کے لیے جینسی کے بارے میں گفتگو کرنے آیا ہوا ہے۔  
 اب مجھے فوکر کی رفتار اور قیمت وغیرہ کے متعلق صحیح اطلاعات حاصل کرنے  
 کا موقع مل گیا۔ اگرچہ خدشات کی بہت ضرورت تھی چنانچہ میں نے اپنی تباہ دہائی  
 اڈے کے محلے میں سے کسی کو بھی نہیں بتائی تھی۔ میں میجر رابرٹسن کے دفتر کے دروازے  
 کی طرف دیکھتا ہوں۔ یہاں تک کہ وہ ایک جینسی شخص کو ساتھ لے کر باہر نکلا۔ شخص  
 نہ ہی باس پانچ سو سے تھا۔ تعارف کا اچھا موقع تھا۔ میں نے فوکر کمپنی کے نائندہ



سے گزارش کی کہ ہماری باتیں صیغہ راز میں رہنی چاہیں۔ وہ مان گیا۔

”مینٹ لوٹس میں بعض لوگ نیویارک سے پیرس تک کی پروانگے سے ایک طیارہ  
تعمینے کا خیال رکھتے ہیں۔ ان کا ارادہ ہے کہ نوکر خرید جائے۔ مجھے خوشی ہوگی آپ  
ہم سے بے ایک ایسا نوکر طیارہ بنائیں جو اس لمبی پروانگے سے کافی پٹرول لے کر  
اڑ سکتا ہو۔ کیا آپ اس کی قیمت کا اندازہ بھی لگا سکیں گے؟ اور یہ بھی فرمائیے۔ کہ  
آپ ایسا طیارہ کب تک بنا کر دے سکتے ہیں؟ میں نے یہ سب باتیں ایک دم اس سے  
پوچھ لیں۔ وقت ہی کم تھا!

معلوم ہوا کہ یہ شخص کمپنی کا ناظم فروخت ہے۔ یہ بھی اچھا ہو۔ اس نے کہا کہ نوکر  
تو اس قسم کا طیارہ بنا سکتا ہے جو ہمیں درکار ہے۔ اور پیرس تک کافی پٹرول  
لے کر پرواز بھی بخوبی کر سکے گا مگر آپ لوگوں کو بیعہ دینا ہوگا اور ایک سال کی مہلت  
ہم اسے آئندہ بہار کے موسم تک تیار کر سکیں گے۔ اور اس کی قیمت نوے ہزار  
ڈالرز ہوگی!“

مجھے محسوس ہوا کہ میرا رنگ فق ہوتا جا رہا ہے۔ مگر میں نے بہت کوشش کی کہ  
میزے چہرے سے میرے جذبات ظاہر نہ ہونے پائیں۔ نوے ہزار ڈالر! یہی سہ ماہی  
گمان میں بھی اتنی رقم کبھی نہیں آتی تھی!

اس نے نہایت اطمینان سے بات کو جاری رکھتے ہوئے کہا۔ نوکر کمپنی جب اس  
قسم کا طیارہ بنائے گی تو قدرتی طور پر اسے اس بات کا اطمینان کرنا ہوگا کہ جو ہوا باز  
اُسے اڑائیں گے ان کی فنی مہارت کس درجے کی ہے۔ آخر کار نوکر کمپنی کی عزت کا  
سوال ہے!“

میں نے اس بات کو قطعی طور پر نظر انداز کر دیا . . . . . ورنہ نوبت شاید گھوٹلے

بذی تک پہنچ جاتی !

مہاراجا خیال ایک انجمن طیارے کا بنے۔ اس کی قیمت کیا ہو سکتی ہے ؟ میں نے متین آواز میں پوچھا۔ ان میاں صاحب نے کہا کہ ہماری کمپنی سمندر پار کی پرواز کے لیے ایک انجن والا جہاز فروخت کرنا پسند نہ کرے گی۔ معلوم ہوا یہ بھی کمپنی کی عزت کا سوال ہے۔ !

لیکن میں اپنی بات سے کہاں ٹٹلنے والا تھا۔ میں نے کہا : ہمارا تو یہ خیال ہے کہ ایک انجن والا طیارہ بھی اتنا ہی محفوظ ہے گا جتنا تین انجن والا جہاز، خصوصاً جب کہ وہ پٹرول کے بوجھ سے لدا ہوا ہو۔

میں نے جہاں بھی کیا کہ میں اپنے لیے جتن کا عزمہ کیوں سنبھال کر دوں۔ ہو سکتا ہے کہ یہ خیال مدت میرا ہی ہو اور دوسرا کوئی شخص اس تجویز میں میرا شریک نہ ہو مگر میاں ایجنٹ صاحب تڑاق سے بولے : مسٹر فوربز، براؤن یا نوکس کی پرواز کے لیے ایک انجن کا طیارہ فروخت کرنا کبھی متصور نہیں کریں گے : ان الفاظ کے ساتھ میں : جب نے میری تجویز کو غور سے کر لیا۔ یہی تجویز کو رد کر دیا۔

میں ان کا فیصلہ سن کر ایک طرف ہٹ گیا اور سوچنے لگا۔ دراصل مجھے تو تین انجن کا طیارہ چاہیے ہی نہیں۔ یہ باتیں میں نے اپنے لیے نہیں بلکہ زیادہ تر مسئلہ گامزن کے لیے سمجھ رکھی ہیں۔ لیکن میں ایک مسٹر فوربز ایک انجن کا طیارہ کسی طرح ایسی مہم کے لیے فروخت نہیں کرنا چاہتا مجھے بہت تعجب ہوا۔

دوسرے روز، ہوائی ڈاک سے ہوئے شکار گونی طرف بڑھتے ہوئے میں نے فیصلہ



کیا کہ مجھے سینٹ، لوئس میں لوگوں کا تعاون حاصل کرنا چاہیے اور اس طرح رانٹ باندھنا  
خوبیہ چاہیے۔ چنانچہ آئندہ ہفتہ مجھے جریمہ برٹ سے دینا چاہیے۔

البرٹ: البرٹ میجرٹ خبری ریاستہائے وسطی کی ہوا بازی کا ایک بہت سرگرم تاجر مانا جاتا  
ہے۔ میجرٹ کا سوانحی مستقر اسی کے نام پر ہے۔ میں نے اس کے دفتر میں اس سے ملاقات  
کی۔ میجرٹ، سب سے چست، درچالاک گڑھا سی ایک متین قسم کا انسان تھا۔ اُس نے ایک بہت  
عقد و سوط پہنا ہوا تھا۔ میں نے اس کے سامنے نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے منصوبے  
کو تشریح کی اور اپنی مشکلات بھی بیان کیں۔ میں نے اسے بتایا کہ میں مختلف کارخانہ داروں  
کو بتانا چاہتا ہوں کہ میری پشت پر قلم داروں کا موجود ہیں۔ اسی بنا پر شاید وہ مجھے طیارہ کی  
نیچر قیمت اور اس کی طاقت پر وار کے بارے میں پوری معلومات بھرنے پڑیں۔

میں نے یہ بھی کہا کہ میں قیمت طے کرنے کے معاملے میں اپنی حیثیت زیادہ ازن دار  
اور وسیع بنانا چاہتا ہوں چنانچہ گز میں یہ کہہ سکوں کہ تم بھی میرے معاونین میں شامل ہو تو  
اس سے مجھے بے حد فائدہ ملے گا۔

نیچر میجرٹ نے نہ بھری جہاز کا نام لیا اور نہ ہی ایک سے زیادہ انجن والے طیارہ  
کی سفارش کی وہ فری ہوا بازی کا ماہر تھا۔ اس لیے جانتا تھا کہ پرواز کسی ہی قسم کی ہو۔ اور  
یہی جہاز پر کی جائے، خطرہ سے خالی نہیں۔

کہنے لگا: اگر تم سمجھتے ہو کہ یہ آک تو بل عمل مہم سے اور اگر تم اپنے ہم خیال چند اور

عائد اکٹھے کر سکتے ہو تو میں ضرور تمہارا ساتھ دوں گا۔ اور مالی لحاظ سے ایک ہزار ڈالر تک  
 کی مدد بھی کر سکوں گا۔

یہ پہلی حقیقی مدد تھی جس نے میری بہت بندھائی۔ دو ہزار ڈالر فیہ۔ ۷۰ پاس اپنے  
 ہتھ۔ یہ ایک ہزار مل کر تین ہزار سوئے۔ پھر ٹرانسپورٹ کے لئے بھی انکار نہیں کیا۔  
 رکھیں کیا جوتا ہے!

اس کے بعد جبریل رابرٹسن سے بات چیت کرنے کی باری تھی۔ اور اب میری تجویز  
 خیل کی چاند نہ رہی تھی۔ بل ان تین بیانیوں میں سے تھا جو رابرٹسن آئیر کرافٹ کارپوریشن  
 چلا رہے ہیں۔ میں اس سے ملی اور طلب نہیں کروں گا، کیونکہ وہ ہماری ہوائی ڈاک  
 کے راستوں پر پھنسے ہوئے کافی روپیہ خرچ کر رہا ہے۔ لیکن وہ مجھے دوسرے طریقوں سے  
 مدد دے سکتا ہے۔ اور ان کے پاس یہ بھی ہے کہ اس کی بیسی پشت پر رابرٹسن آئیر کرافٹ کارپوریشن  
 سے تو اسی سے مجھے بہت مدد مل سکتی ہے۔ علاوہ بریس مجھے ڈاک کے خابطہ و اوقات  
 میں قدر ضرورت سمجھنے کے لئے بھی تو رابرٹسن کی اجازت لینا چاہیگی۔ تاکہ اگر  
 ضرورت پڑے تو میں دو تین دنوں کے لیے باہر رہ سکوں۔

جبریل رابرٹسن نے میری تمام بات سنی۔ اور چند سوالات پوچھے اور آخر میں کہا "ہر سلام  
 کا یہ قسم یہ کہتے ہو کہ میرے نام کی وجہ سے تمہاری تجویز و تقویت جاتی ہے تو تم کہہ سکتے ہو  
 کہ ہم تمہارے ساتھ ہیں لیکن ہوائی ڈاک ہر لمحہ نہ ٹوٹے۔ کیونکہ اس اور پیش کیجئے یہ کام  
 کر سکیں گے۔ فرض یہ کہ ان میں ایک بھی تیار نہ ہوئے تو ہمارے پاس قوت ہو جائیگی"

(۱) Major Bill Robertson

(۲) Robertson Aircraft Corporation (۳) Phil & Nellie



سے آئے گا :

میں نے کہا : اگر کوئی طیارہ بغیر ہوا باز کے رہ گیا تو آپ مجھے بندہ بیہ ہمارا اطلاع کریں  
اور میں فوراً لوٹ آؤں گا ۔

بل نے کہا : اچھا بھلا اور نیلی سے بات چلی کر لو اور اگر تمہیں اطمینان ہو جائے ۔ کہ  
انتظام ٹھیک رہے گا تو مجھے بتا دو اور ہاں یہ بھی بتاؤ کہ کیا ہماری پریس تک کی پروا  
کے کچھ شہرت بھی ہو سکتی ہے یا نہیں ۔ اگر یہ ممکن ہے تو اخبار پوسٹ ڈیسچ ہر اتنا  
روپیہ لگانے پر رضا مند ہو جائے ۔ کہ یہیں کسی اور سے مانگنے کی ضرورت ہی نہ  
پڑے ۔ شاید یہ کرنا پڑے کہ اخبار کا نام طیارہ پر لکھا دیا جائے ۔ اگر تمہیں منظور  
ہو تو کہو میں اخبار کے ایک ایڈیٹر سے جو میرا واقف ہے بات کروں ۔

میں نے کہا : طیارہ کو بطور اشتہار استعمال کرنا اچھا نہیں معلوم ہوتا ۔ پھر بھی میں تمہاری تجویز  
کی ادھیچ پنج پر غور کروں گا ۔ شاید یہی کچھ کرنا مناسب ہو ۔ بہر حال تم اس سے ملاقات کا وقت  
کے ہو ۔

میں اینگلور کے دروازے پر کھڑا ایسوسی ایٹڈ پریس کی یہ خبر پڑھا ہوں اسد خنی کچھ  
اس قسم کی تھی ۔

”برڈ بھراوقیانوس کی پرواز پر“

”قطبی فاتح کی آئندہ سال سندھ پار کرنے کی پیشگوئی“

یہ خبریں پڑھ کر ، ٹیلیکسٹس ۔ ہر اکبر کو شائع ہوتی تھیں ۔ لفٹینٹ کا ٹرڈ برڈ

(1) Post Despatch (2) Anglum (3) Associated Press

(4) Byrd (5) Bridgeport (6) (Connecticut)

نے ایسوسی ایٹڈ پریس کو اطلاع دی تھی کہ وہ آئندہ سال موسم گرما میں پیرس تک کی پرواز پر روانہ ہوگا۔

اس متعلقہ کی خبر ٹیچر کو کر میں بہت پسند آیا۔ کمانڈر بڑا ایک قابل افسر ہے اور مالی امداد حاصل کرنا جانتا ہے۔ پھر من فرانسسی ہوابازوں کا خیال آیا جو دعویٰ کر چکے تھے کہ وہ مشرق سے ضرب تک پرواز کر کے آسٹریک انعام حاصل کر لیں گے۔ نیز اخباری افواہوں میں میں نے بھی پڑھا تھا کہ وہ پرواز کرنے کے بائیل تیار بیٹھے ہیں۔ علاوہ انہیں کئی ایک امریکی ہواباز اور بھی تھے جن میں سے دو تین کے متعلق خبریں بھی میری نظر سے گزر چکی تھیں۔ مختصر یہ کہ بہت سے لوگ پیرس تک کی مسافروں پر واز کے لیے اوجھار کھانے بیٹھے تھے۔ ان میں سے ہر ایک اولیت کا سہرا اپنے سر باندھنا چاہتا تھا۔ مجھے خیال گذرا کہ کیا میرا خواب بھی کبھی شرمندہ تعبیر ہوگا!

یہ بھرا بڑھنس نے ذرا بھی وقت غنائی نہ کیا اور پوسٹ ڈیسپیچ کے ایک ایڈیٹر سے ہماری علامات کرا دی جب باتیں ختم ہوئیں تو ہم ایڈیٹر صاحب کی میز کے سامنے بے چینی سے، ان کے رد عمل کے انتظار میں بیٹھے رہے۔ آخر معلوم ہوا کہ ہماری تجویز ان کے لیے ایسی قابل غور نہیں۔

آپ نے فرمایا کہ پوسٹ ڈیسپیچ جیسا مقرر سالہ ایسی بے سرو پا تجویز کی حمایت نہیں کر سکتا۔ بھرا دیا نوٹس کا عبور کرتا، ایک انجن کے جہاز کے سہارے پر اور محض ایک ہواباز کے سر پر! تعجب ہے! سب سے مقدم بات یہ ہے۔ ہمیں اپنی نیک نامی کا بہت خیال ہے۔ ہم کسی نہ ممکن سی تجویز سے اتفاق نہیں کر سکتے۔ چنانچہ اس مہم میں ہمارا اخبار آپ کی کسی قسم کی مدد کرنے سے قاصر ہے۔

اب مجھے خیال ہوا کہ قبل اس کے کہ میں کسی ایسے ہی شخص سے بات کر پاؤں۔ مجھے رائٹ کمپنی کے منتظمین سے ملنا ضروری ہے۔ کیونکہ مجھے قطعی طور پر معلوم کر لینا چاہیے۔ کہ رائٹ بانکا آخر کیا کچھ کر سکتا ہے۔ دوسرے یہ دھڑلے وند انجن کن حالات میں بند ہو پایا کرتے ہیں۔ لیکن سوال یہ بھی تھا کہ رائٹ والوں سے رابطہ کیسے قائم کیا جائے۔ کیا میں ان میں سے ایک کو خط لکھ سکتا ہوں کہ سینٹ لوئس کا ارادہ آپ سے بانکا کی خریدی گئی بارے میں گفتگو کرنے کا ہے۔ دوہاں غور کرنے پر فیصلہ کیا کہ خط و کتابت کچھ زیادہ مؤثر ثابت نہیں ہو سکتی کیونکہ بڑی کمپنیوں میں اس طرح کے سینکڑوں خطوط روزانہ معمول ہوا کرتے ہیں۔ تو پھر کیا ان کو تار دے دیا جائے یا ان کو سینٹ لوئس سے ٹیلیفون کیا جائے یا اس پرچم از کم پانیج ڈالر خرچ آئیں گے۔ مگر دور سے ٹیلیفون کرنے والوں کی بات زیادہ واقع بھی تو سمجھی جاتی ہے۔

ایک دن جب میں سب مہموں ڈول بردار طیارہ اڑا رہا تھا، ایک ایک سامنے کے دخت گہرا دشت کے دُشمن کے میں چھپ گئے۔ میں نے اپنا طیارہ تیزی سے دائیں ہاتھ کی طرف موڑا اور دریائے الی ٹائس سے دور ہٹ گیا۔ اب پی اوریا پہنچنے کا موقع جاتا رہا۔ میں نے سپرنگ فیلڈ کی طرف اُٹنے کے لیے جہاز کو گھمایا۔ اور ساتھ ہی طیارے کو اتنا نیچے لے آیا کہ دشتوں کی چوٹیوں سے تقریباً ایک سو فٹ اوپر رہ گیا۔ اس وقت اندھیرا پوری طرح چھا چکا تھا۔ میں فقط قطب نما کی مدد سے اڑ رہا تھا۔ دراصل میں یہ سیاح طور پر نہیں کہہ سکتا تھا کہ میں کہاں ہوں۔ کچھ۔ پر کے بعد مجھے ایک

(۱) Whirlwind Engines 7۲ River Illinois

(۲) Springfield



تیز روشنی نظر آئی۔ میں اس روشنی کی سمت بڑھا یہ ایک بجلی کی تیز سی ٹانج تھی جو ایک  
 لڑکا مجھے راستہ بتانے کی غرض سے دکھا رہا تھا۔ اسی لڑکے نے ہمیں ایک خط بھی لکھا  
 تھا۔ آپ کا ڈاک بردار طیارہ روزانہ میرے مکان پر سے اڑتا ہے اور آپ کو ہر شام  
 اپنی تاریخ دکھا دیا کرونگا۔ ممکن ہے کہ اس موسم سرما میں کبھی موسم خراب ہو جائے اور  
 میری چوٹی سی تاریخ ہی آپ کی رہنمائی کر سکے۔

یٹاری جی بہت تیز تھی تقریباً سو واٹ کی ہوگی۔ پوری مشین کی طرح روشنی ہوتی  
 اور اس شام کو اس نے بہت کام کیا۔ میں نے شکریہ کے طور پر اس کے مکان کے کئی ایک  
 پتے لگائے۔ اس کے بعد اپنے راستے سے ۵ درجے ہٹ کر لیسٹنوں کی اس قطار  
 پر نظر ڈالی جو ہماری ہر فی جہزی دوئیہ لگاؤ کے دونوں کناروں پر قطار در قطار نصب  
 تھیں۔ یہ لائین حاصل ہوائی اڈے کے جنگل کے کھمبوں پر لگا دی جانی تھیں۔  
 کبھی بارش کی ساری روشنی ہوتیں کبھی کم۔ اب بھی پار لائینیں رہنمائی تھیں۔ لیکن آہستہ  
 کا نشان تک نہ تھا۔ ہر سنے ایک تجھے کے ساتھ ایک نئی ٹیلیفون بھی لگا چھوٹا ہوا تھا  
 جتنا چوب میں جہاز سے اتنا تو ٹیلیفون اٹھا کر ڈاک خانہ کو اطلاع دی کہ میں ڈاک  
 تو لے آیا ہوں۔ مگر موسم خراب ہونے کی وجہ سے پی اور یا کار راستہ بند ہے

جواب دلا تم فکر نہ کرو۔ ہم ٹرک بھیج رہے ہیں تمہیں کسی چیز کی ضرورت تو نہیں  
 نہیں! مجھے کچھ نہیں چاہیے۔ بہت شکریہ۔ میں نے جواب دیا۔ کیا اس  
 سینٹ نوٹس دونوں کو اطلاع کر سکتے ہیں؟ انہوں نے کہا کہ دیں گے۔

اب میں نے سوچا کہ اگر میں طیارے کو کسی کھجے سے باندھ کر شہر چلا جاؤں تو رات بھر کہیں آرام سے سو سکتا ہوں۔ لیکن مصیبت یہ ہو گئی کہ جیسے کہ وقت طیارہ کو کھینچ کر مدینہ نگاہ پر لانے اور دھکیلنے کے لیے دو آدمیوں کی ضرورت ہو گئی خواہ میں اس نے انجن میں اُلٹا ہوا پانی ہی کیونٹ ڈال دوں۔ وہ اصل اس انجن کی ایک خصوصیت یہ تھی کہ اگر یہ بند ہو کر ٹھنڈا ہو جائے تو پھر اسے کوئی جن ہی چلا سکتا تھا۔ اس لیے مجھے مجبوراً یہ فیصلہ کرنا پڑا کہ مجھے طیارے کے پاس ہی رہنا چاہیے اور ہمیں منٹ کے بعد طیارہ کے انجن کو چلا کر گرم کر دینا چاہیے۔

مگر ہوا ٹھنڈی تھی اس لیے میں نے ٹھنڈا شروع کیا۔ اسی چراگاہ میں جہاں ہم نے اپنی دویدگاہ بنائی ہوئی تھی۔ ٹھلٹے ٹھلٹے مجھے خیال آیا کہ عیج میں رائٹ والوں کو ٹیلیفون ہی کیوں نہ کروں۔ مگر ایسا کر دیا تو مجھے بڑے بڑے لوگوں سے ملنا بھی پڑے گا۔ اور کہاوت ہے کہ اتنا سن بالاباسی انسان لباس سے پہچانا جاتا ہے، اس لیے مجھے ایک اچھا سادری کا بلا ہوا سوٹ بھی خرید لینا چاہیے۔ میرا سرخ کا سوٹ پرانا سا ہے اور بے بھی بنایا مشین ساختہ۔ اس سے تو ایسی اہم ملاقاتوں میں کام نہیں چلے گا۔ ظاہر ہے مجھے ایک اچھی قسم کا سوٹ خرید لینا چاہیے۔ چونکہ رائٹ کو رپورٹیشن والے جیسے لوگ ہیں۔ اور پھر ایک فیلٹ ہیٹ جی خریدنا ہو گا اور ہڈیٹ خریدا تو اور کوٹ بھی لینا ہو گا۔ اس سے کہ سب صاف بے بیٹیت آدمی فیلٹ ہیٹ اور اوور کوٹ پہنتے ہیں۔

ڈاک نماز کی سڑک کی تہیاں جنوبی سمت سے نمودار ہوئیں اور ہمارا ٹرک پچانک سے  
 اُٹھ آیا۔ ڈاک کا تھیلہ میں نے ڈرائیور کے حوالے کیا۔ ڈاک کا ٹرک واپس ہو گیا۔ اور میں اس رات  
 ہوائی اڈے پر اکیللا رہ گیا۔ اگر میرے پاس بانکا قسم کا ہوائی جہاز ہوتا، جس میں ہوائی  
 کی نشست گاہ چاروں طرف سے بند ہوتی ہے تو اس آرام دہ کسی پر رات گزار لینا  
 نہ ہوتا۔ لیکن فرض کیا کہ اگر میں بانکا کی نشست گاہ پر دروازے وغیرہ بند کر کے دروازے  
 پر جاتا اور اس میں نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے پٹرول کے ٹینک بھی لگے  
 ہوتے تو گویا میں ٹینکوں اور انجن کے درمیان مچنس کر رہ جاتا۔ میرے گھنٹے انجن کی آگ کے  
 بالمقابل ہوتے اور میری پشت پٹرول کی ٹینک سے لگی ہوتی، اور اگر اس حالت میں بیٹھے  
 یہ ہوائی جہاز اڑتے اڑتے بند ہو جاتا، آخر دھڑول و ٹڈ انجن زیادہ سے زیادہ کتنا  
 عرصہ دیکھ بھال کے بغیر کام دے سکتا ہے ؟

یہ سوال چونکا دینے والا تھا۔ اور پھر نیویارک سے پیرس تک کی پرواز مکمل  
 کرنے کے لیے مجھے تقریباً چالیس گھنٹے ہوا میں رہنا پڑے گا! کیا کوئی ہوا باز اتنے  
 گھنٹے جہاز چلاتے چلاتے، اگر وہ بیٹھے بیٹھے، بیدار رہ سکتا ہے ؟  
 میں ناٹھ انٹرنیشنل کارپوریشن، پیرس، نیو جرزی والوں کو ٹیلیفون کرنا چاہتا  
 ہوں..... ہاں ہاں ان میں کوئی بھی معتبر شخص ہو..... میں نے اتنی دُور  
 پہلے کبھی ٹیلیفون نہیں کیا تھا۔ اب ٹیلیفون کو کون سے لگائے میں فضائی آوازیں  
 تاروں کی جھنجھاہٹ، ٹوٹی بھوٹی آوازیں، ٹیلیفون کی سائیں سائیں کھڑا سن رہا



تھا۔ میرا نیا سوٹ، نیا سوٹ کیس، نئی چیزیں سب تیار تھیں۔ . . . .  
 آپ اب بات کر سکتے ہیں۔ ٹیلیفون کمپنی نے مجھ سے کہا۔ میں نے دل میں سوچا  
 کہ اتنی جلدی یہ لوں ٹیلیفون پر کیسے کر سکتے ہوں؟

رائٹ انیورسٹری میں کارپوریشن، ایک دوسری لڑکی کی آواز کان میں گونجی  
 میں آپ کی کمپنی کے کسی معتبر شخص سے بات کرنا چاہتا ہوں۔ میں نے اپنی آواز  
 کو قہر میں رکھتے ہوئے کہا  
 "کونسا افسر؟" اس نے پوچھا۔

آپ کا کوئی منتظم؟ میں نے جواب دیا۔ اب مجھے کوئی نام آتا ہو تو سنا  
 سات کہوں

مگر کونسا منتظم؟ اس لڑکی نے دوبارہ پوچھا۔ یہ بہت بڑی کمپنی تھی، وہاں  
 بیسیوں تیلیفون ہوں گے!

میں بہت دیر یعنی سینٹ لوئس، مسوری سے بول رہا ہوں اور آپ کے گرنائے  
 کے کسی منتظم سے ایک کاروباری بارے میں گفتگو کرنا چاہتا ہوں۔ یہ بات میں نے  
 بہت متین اور پُر وقار لہجے میں کہی۔  
 "ذرا ٹھہریئے جناب والا۔"

اسنے میں کسی مرد کی آواز آئی، فرمائیے۔

میں پھر بولا۔ میں سینٹ لوئس سے بول رہا ہوں۔ میرا نام چارلز انڈبرگ، بے  
 میں ان لوگوں کی نمائندگی کر رہا ہوں جو نیو مارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے  
 آپ کی کمپنی سے ایک اچھا طیارہ خریدنا چاہتے ہیں۔ . . . . پھر ایک سانس

کا وقت دے کہ شاید بلانکا جہاز خرید کرنے کی بات چیت ہو جائے اور پھر مجھے  
 آپ کی مہینے بنے ہوئے مختلف انجنوں کے بارے میں بھی بہت کچھ پوچھنا ہے  
 شاید مجھے پٹرسن ہی آنا پڑے۔ آپ مجھے پٹرسن میں کب مل سکتے ہیں؟  
 آپ نے کہا آپ سینٹ لوئس ریاست مسوری سے بول رہے ہیں؟ اس  
 نے پوچھا میں نے محسوس کیا کہ میرے الفاظ موثر ثابت ہوئے ہیں۔ کم از کم ٹیلیفون  
 کی غیس ضائع نہیں ہوئی۔

ہم آپ سے جس دن آپ چاہیں مل سکتے ہیں آپ نیویارک پہنچ کر ہمیں اطلاع  
 دیں۔ ہم وقت مقرر کر لیں گے۔ یہ الفاظ اُس نے کافی احترام سے ادا کئے۔  
 میں نے سوچا۔ یقیناً دوسرے ٹیلیفون کرنا کامیابی کی کنجی ہے؟





## باب دوم

دہیں اب پیرس کی مہم کے لیے تیار تھا۔ جس چیز کی مجھے ضرورت تھی وہ ایک  
 طیارہ تھا یا روپیہ جس سے ایسا طیارہ خریدا جاسکے۔  
 کمانڈر بڑے پاس ایک دھڑا لڑتے۔ وہ فکر خرید سکتا تھا۔ چیمبرلین کے  
 پاس بلانکا اورینی فونک کے پاس سکارسکی جہاز موجود تھا۔  
 میرے پاس کیا تھا؟ ایک نامعلوم ساخت کا ایک پرکا طیارہ جو کیلیفورنیا کے  
 ایک چھوٹے سے کارخانہ میں بنا تھا اور وہ بھی کیسے بنا اس کی کہانی بھی دلچسپی سے خالی  
 نہیں تھی۔



جب میں پٹریسن میں واقع رائٹ کمپنی کے طیارہ ساز کارخانے میں وقت مقررہ

سے ایک منٹ پہلے داخل ہوا تو مجھے محسوس ہوا کہ میری نئی ٹوپی اور میرا تیا اور کوٹ  
بلکہ میرا نیا سوٹ کارآمد ہوں گے۔

وردازہ کے اندر ہی میز پر بیٹھی ہوئی لڑکی نے میرا تعارفی کارڈ بڑے خود سے  
پڑھا پھر وہ مسکرائی اور اٹھ کر مجھے اندر لے گئی۔ وہاں ہتھمہ صاحب نے اٹھ کر میرا  
استقبال کیا اور انہوں نے کہا کہ کپتان صاحب کیا آپ سینٹ لوئس سے آ رہے  
ہیں۔ میں سن کر خوش ہوا ہوں کہ آپ ہمارے جہاز بلا نکا کی خریداری میں دلچسپی  
لے سکتے ہیں۔

ہاں صاحب! میں چاہتا ہوں کہ آپ مجھے بلا نکا سے متعلق پوری پوری معلومت  
بہم پہنچا دیں۔ اور پھر ہم آپ کے دھڑلہ دہن کو بھی پسند کرتے ہیں۔  
میں آپ کے سامنے اپنے تمام انجنوں کی تفصیلات بیان کر سکتا ہوں، مگر  
سروست بلا نکا کی قیمت نہیں بتا سکتا۔ رائٹ کے کارخانے نے بلا نکا صرف یہ  
ظاہر کرنے کے لیے بنایا ہے کہ جدید ساخت کے طیاروں میں دھڑلہ دہن  
کہاں تک کام دے سکتا ہے۔ ہم طیارہ اور اس سے متعلق جملہ حقوق ہفٹ ٹائلڈ  
پکینی والوں کے ہاتھ فروخت کرنے کی بات چیت کر رہے ہیں۔ ہو سکتا ہے، یہ  
سودا ناما کام رہے۔ لیکن یہ تو بتائیے کہ کیا تین انجنوں والا طیارہ سمند پار کی پرواز  
کے لیے زیادہ موزوں نہیں ہوگا؟

بھر دی ایک سے زیادہ انجنوں کا مسئلہ! میرے ایک معاون کا خیال ہے کہ

میرے لیے میں انجنوں کا حیارہ کارآمد نہیں ہو سکتا۔ نیز فوکرپنی کے ایک نمائندہ نے ہم سے کہا ہے کہ وہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز کے لیے ایک انجن کا حیارہ ہمارے ہاتھ بیچنا پسند نہیں کرے گا۔ لیکن مجھے۔ آٹو کپنی سے یہ توقع نہیں۔ ایک انجن واسے طیارے میں بہت فائدے ہیں! اچھا آپ یہ بتائے کہ آپ کا دھڑل وڈ انجن اتنا سہ پرواز میں کتنی دفعہ فیمل ہو چکا ہے؟

ہمارے جہاز کا اوسطا... ۹ گھنٹوں میں ایک بار بھی فیمل ہو جانا مبالغہ ہو گا مہتمم نے ہنس کر کہا: آپ کو جلد سے جلد کب معلوم ہو جائے گا کہ بلانکا فروخت کیا جا سکتا ہے یا نہیں؟

بہتر ہے کہ آپ جیوسٹ بلانکا سے ہی اس موضوع پر گفتگو کر لیں! کیا پیرس میں قیام کے دوران میں آپ ہمارا کارخانہ دیکھنا پسند کریں گے؟ مہتمم نے جواب دیا: دوسرے دن ہم کارخانہ دیکھنے گئے۔ ہم کارخانے میں گھوم رہے تھے۔ اور چاروں طرف قسم قسم کی خرابی کی مشینیں چل رہی تھیں۔ اسباب سے لدے ہوئے تختے ہمارے پاس سے گزرتے، لیکن میرا دماغ پیرس کی پرواز کے مسئلے ہی میں الجھا ہوا تھا۔ میں نے ان لوگوں سے پوچھا۔ دھڑل وڈ انجن بغیر سائینہ کے کتنی دیر فضا میں رہ سکتا ہے؟

مینجر نے جواب دیا۔ یہ تم نہیں جانتے۔ لیکن جب جہاز کے آلات خشک ہو جائیں گے تو ایک دوسرے سے رگڑ کھانا شروع کر دیں گے۔ ظاہر ہے انجن



انہی کی طاقت کم ہو جائے گی اور جہاز سست پڑ جائے گا۔ طویل پرواز کے لیے ہمیں کوئی ایسا طریقہ ایجاد کرنا ہے جس سے انجن کو فضا ہی میں تیل دیا جاسکے۔  
 اس کے بعد وہ پھر بولا۔ دیکھتے یہاں ڈھلائی کا کام ہوتا ہے۔ ہمہ ہونے کو پگھلانے والے اور گرم مسنخ کرنے والی بجلیوں سے آگے بڑھے اور اس جگہ پہنچے جہاں طیاروں کی مشینوں کا معائنہ کیا جاتا ہے۔ اس جگہ کان پٹری آواز سنائی نہ دیتی تھی۔  
 جیوسپ بلا نکاسے میری طاقت دیا پار نیویارک کے والڈورف ایسٹریا میں ہوئی بلا نکا ڈبلا پتلا، نازک حد و خال کا متین قسم کا آدمی تھا۔ اس کے چہرے سے ذہانت ٹپک رہی تھی۔

اس نے کہا۔ میرے کارخانے کا طیارہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز کی پوری اہلیت رکھتا ہے۔ اور میری خواہش بھی یہی ہے کہ وہ اس پرواز کو بطریق حسن پھا کرے۔ اس میں نقطہ ایک بڑا سا پٹرول کا ٹینک نصب کرنے کی ضرورت ہے۔ کیا اس کے پیچھے اتنے مضبوط ہیں کہ اس قدر ذنی پٹرول لے کر زمین سے اٹھ سکے؟ میں نے دریافت کیا۔

”کیوں نہیں؟“ اس نے دثوق سے کہا۔ میں نے اس کے پیچھے خاص طور پر مضبوط بنائے ہیں۔“

”آپ کا جہاز دوسری دفعہ پٹرول بھرے بغیر زیادہ سے زیادہ کتنا عرصہ پرواز کر سکتا ہے؟“ میں نے پوچھا۔

پچاس گھنٹے سے زیادہ، اور یہ عرصہ دنیا کا تسلسل پر ہماز کار لیکارڈ توڑ دے گا  
اُس نے جواب دیا۔

۔ اگر ہم آپ کا موجودہ بلانکا کسی وجہ سے نہ خرید پائے تو ایک دوسرا جہاز کتنے  
کتنے عرصے میں بنا سکیں گے؟

۔ اگر ہمارے پاس طیارہ ساز کارخانہ ہو تو اس میں کوئی زیادہ عرصہ نہیں لگتا،  
مگر افسوس ہے کہ اس وقت ہمارے اپنے پاس کوئی کارخانہ نہیں، مجھے اُمید ہے  
کہ آپ ہمارا موجودہ جہاز ہی خرید سکیں گے۔ پیرس تک پرواز میں کامیابی ہر جہاز  
کے لیے باعث فخر ہے۔ اُس نے پھر اپنی مشکلات بیان کیں جیو سیپ بلانکا سے اسی  
آٹنا میں میرے تعلقات دوستانہ مدت تک قائم ہو چکے تھے۔ میں نے اس سے یہ بھی کہہ  
دیا کہ سینٹ روٹس کا اردہ ابھی تک مکمل نہیں ہوا۔ لیکن میں نے دیکھا کہ اُس نے اپنے  
برتاؤ میں کوئی تبدیلی نہ کی۔ مخلصت ہوتے وقت وہ مجھ سے کہنے لگا۔ مجھے یقین ہے  
کہ آپ میں میرا طیارہ خریدنے کی استطاعت ضرور ہے۔

اب مجھے مات کی گاڑی سے مغرب کی سمت روانہ ہو جانا پڑے۔ اور ڈاک لے  
جانے کا کام شروع کر دینا چاہیے۔ میرے ساتھی غل ٹو اور ٹامس نیلسن نے شکاگو سے  
سینٹ روٹس تک ڈاک برداری کا کام اپنے ذمہ لے کر مجھے یہ دوروز کی ہدایت دلائی  
تھی۔ اب میں اس قابل تھا کہ ایک خیالی تجویز کے بجائے اپنے شرکار کے سامنے ایک  
عملی تجویز پیش کر سکوں۔ اب میں اُن کو ایک ایسے جہاز کے بارے میں تفصیلات  
دے سکتا ہوں جو پیرس تک پرواز کر سکتا ہے۔ اس کے بعد اگر میں ضروری سرمایہ  
ملکھا کرنے میں کامیاب ہو گیا تو میں راسٹ فالوں یا ہفت ڈاٹڈ یا جس کسی کمپنی کے پاس

بھی بلانکا موجود ہوا، نقد روپیہ دے کر سودا کر لوں گا۔

یمبرٹ فیلڈ واقع سینٹ لوئس واپس پہنچنے پر میں نے بلانکا والوں کو تار دیا تاکہ انہیں یقین ہو جائے کہ میں ان کے جہاز خریدنے میں سرگرمی دکھا رہا ہوں۔ ہم فیصلہ کو ان کا جواب موصول ہوا جس میں انہوں نے تحریر کیا: "امید ہے آپ بلانکا خرید سکیں گے۔ ورنہ ہم آپ کو ایک تین انجنوں والا طیارہ ۲۹۰۰۰ ڈالر میں دیدیں گے" یا اللہ! میں نے اب تک تین ہزار ڈالر جن کئے ہیں۔ کل دس ہزار تک میرا اندازہ تھا اور اب یہ رقم! یہ انیس ہزار ڈالر کیسے جمع ہوں گے۔ اور پھر یہ تین انجنوں والا طیارہ کب تک بن کر تیار ہو گا۔ میں یہ باتیں اپنے ذہن میں دہرا رہا تھا کہ ہفت ڈالر انڈ کمپنی کا تار مجھے ملا جس سے معلوم ہوا کہ مائٹ بلانکا کی خریداری کی بات ناکام نہ گئی۔ میں نے بلانکا والوں کو فوراً یہ تار دیا۔

"فورا بتائیے کہ کیا آپ مائٹ بلانکا پیرس تک لے کر واز کے لیے بیچ سکتے ہیں؟ اس تار کا کوئی جواب نہ آیا۔ چار روز بعد میں نے ایک اور تار دیا جس کا یہ جواب ملا کہ افسوس ہے، سردست ہجرت و قیام نوٹس کو عبور کرنے کے لیے ہم بلانکا فروخت نہیں کرنا چاہتے۔ ہم پھر آپ کے لیے تین انجنوں والا فوک ہوائی جہاز تجویز کرتے ہیں فرینڈ پیرس ایٹ ایکرو،

بہر حال اب جواب تو سات سات مل چکا تھا۔ بلانکا نے تین انجنوں کا طیارہ بنا کر دینے کی تجویز کی ہے۔ یقیناً انہیں کوئی کارخانہ مل گیا ہو گا۔ لیکن اس صورت میں وہ ایک انجن والا زیادہ تیز رفتار اور زیادہ مستطیارہ بھی بنا سکتے ہیں۔ ہو سکتا ہے کہ میں موسم گرما کے اختتام سے پہلے ہی دھڑل وڈ انجی والا کوئی طیارہ لینے میں کامیاب

ہو جاؤں۔ اب مجھے فقط اس بات کی فکر کرنی چاہیے کہ رقم کہاں سے اور کس طرح اکٹھی کی جائے۔ بہر حال مجھے بلانکا والوں کو تار سے دینا چاہیے۔

رائٹ کے ادارے نے بلانکا فروخت کرنے سے انکار کر دیا ہے۔ آپ پیرس تک کی پرواز کے لیے ایک انجن کا طیارہ کب تک بناؤ دے سکتے ہیں اور اس کی کتنی قیمت ہوگی؟ (ریڈبرگ)

کئی دن سے میمرٹ کے ہوائی مستقر سے سوائے ڈاک بردار طیاروں نے اور کوئی طیارہ نہیں اڑا تھا۔ اور آندھی نے زیر تربیت لوگوں کی پروازیں بھی بند کر دیا تھا۔ یہ عرصہ میں بھی یہیں رہا۔ اس لیے مجھے اپنی پیرس کی پرواز کے لیے کام کرنے کا کافی موقع مل گیا۔ بلانکا نے میرے آخری تار کا جواب ابھی تک نہیں دیا تھا۔ اب میں ایک سانس میں اپنے کئی مددگاروں کے نام گنوا سکتا ہوں۔ مثلاً میجر میمرٹ جس کے نام سے جانا ہوائی اڈہ موسوم ہے۔ میجر رابرٹس جو ہماری فضائی شاہراہ کا منتظم ہے۔ میجر آرل ٹامسن جو بمیہ کمپنی کا ایک اعلیٰ افسر ہے۔ مگر ان لوگوں کے علاوہ دوسرے لوگ جن سے بھی میں نے پیرس کی پرواز کے بارے میں بات کی، کسی نے بھی نہ تجویز کو صراحتاً اور نہ کسی قسم کی مدد دینے کا وعدہ کیا!

اس روز میں تقریباً پانچ میل پیرس کی پرواز کے خیال اور دیگر نئے نئے خیالات میں مستغرق ادھر ادھر گھومتا رہا۔ موسم بہار تقریباً نصف نڈر چکا تھا۔ فرانس اور امریکہ میں سمند پار کی پرواز کے لیے کئی ایسے طیارے بنائے اور آزمائے جا رہے



تھے۔ اس کے برعکس میں ابھی خاکے ہی تیار کر رہا تھا۔ اور منصوبے ہی باز رہا بندھ کر توڑ رہا تھا۔ میں نے سوچا یا تو مجھے نتیجہ خیز کوشش کرنی چاہیے یا اپنے ارادے سے دست کش ہو جانا چاہیے۔ میں نے فیصلہ کیا کہ نو اور ٹیلن سے کہوں گا کہ چند روز کے لیے ڈاک برداری کا کام وہ اپنے ذمہ لے لیں اگر وہ مان گئے تو میں اپنی تجویز ہر ٹرے تاجر اور شہر کے متمول آدمی کے پاس لے جاؤنگا۔ شاید کوئی ہامی بھرے !

پہلا آدمی جس سے میں ملوں گا۔ میری نائٹ ہے۔ وہ ایجنسی کا کام بھی کرتا ہے اور سینٹ لوئس کی فضائی کلب کا صدر بھی ہے۔ گزشتہ گریموں میں وہ ہوا بازی سیکھتا رہا ہے چنانچہ میری اس سے ملاقات ہو چکی ہے۔ اگر اس نے عملی طور پر میری کوئی مدد نہ کی تو ایسے تاجروں کے نام ضرور بادے گا جن سے مجھے مدد چاہیے۔

نائٹ سے میری ملاقات اس کے دفتر واقع فورٹھ اینڈ آلیو سٹریٹ میں ہوئی۔ وہ مضبوط جسم اور منہ پھٹ قسم کا آدمی تھا۔ میں نے بے ٹوک اس سے ساری بات کہہ دی۔ تفصیلات بھی بتا دیں۔ میرا خیال تھا وہ میری تجویز کو رد کر دے گا۔ لیکن وہ بولا۔

”سلیم تمہیں روپیہ بچ کرنے کے لیے دھڑ دھوپ کرنے کی ضرورت نہیں اگر تمہیں پرواز کرنی مقصود ہے تو تم اپنی تمام توجہات پرواز اور اس کے مسائل پر مرکوز رکھو۔ مجھے اپنے ایک دوست سے بات کر لینے دو جو بینک کا مالک ہے۔ جو مسکتا ہے کہ تمہارا مالی مسئلہ ہم اپنے ذمہ لے لیں تبیز آئیز مسرت سے میں کچھ لوگوں کے لیے خاموش ہو گیا۔

میں نے اپنے دل میں کہا کہ اب میری تدبیر رائیگاں نہیں جائے گی۔ اب مجھے مالی مدد ضرور مل جائے گی اور میری ذمہ داری میں میرے ہاتھ بٹانے والے بھی مجھے مل جائیں گے۔

۔ اس کام پر کتنی رقم لگے گی ! نانٹ نے پوچھا۔

۔ اگر ہمیں ایسے کارخانہ دار مل جائیں ! جو ہمارے حصہ دار ہوں تو دس ہزار ڈالر کافی ہیں مدینہ پر دوازہ کے لیے طیارہ اور اس کا اچھا سا انجن خریدنے کے لیے پندرہ ہزار ڈالر درکار ہوں گے :-

۔ تم ایک انجن کے طیارے کی بات کر رہے ہو۔ کیا اس قسم کی پرواز کے لیے تین انجنوں والا طیارہ بہتر نہیں ثابت ہوگا ! اس نے پوچھا،  
: بات کس نے اپنے سب پرانے دلائل پھر سے دہرا دیے،

۔ بلا شک کے تین انجنوں والے طیارے کی قیمت اسیس ہزار ڈالر ہے۔ اور نوکر کپنی والے نوے ہزار ڈالر مانگ رہے ہیں اور پھر یہ بھی معلوم نہیں کہ طیارہ مکمل کرنے میں وہ کتنا وقت لگائیں گے۔ ان باتوں کے علاوہ تین انجنوں والے طیارے میں اور انجنیں بھی ہوتی ہیں۔ ان میں نسبتاً زیادہ چیزیں خراب ہو جانے کا امکان ہوتا ہے۔ پرواز کے لیے سب سے بڑا خطرہ موسم کی خرابی اور پورا بوجھ سے کر پرواز شروع کرنے میں مضمر ہے۔ انجن کے خراب ہونے میں نہیں ! ویسے وکیل وٹڈ انجن نو ہزار گھنٹوں کی پرواز میں اوسطاً ایک دفعہ فیل ہوتا ہے۔ میں تین انجنوں کے جہاز کی پرواز کے مقابلے میں ایک انجن کے جہاز کو ترجیح دوں گا۔ قیمت میں فرق سے قطع نظر اسے طیارہ پر موسم میں تہہ بردکھا بھی ایک مشکل امر ہے :-

ناٹ جلسی سے اپنی کرسی میں گھوما اس نے ٹیلیفون اٹھایا اور ہیر لڈ بکسی کو ٹیلیفون کیا۔ یہ پہلو بکس، کیا چند منٹ کے لئے یہاں آ سکتے ہو۔ مجھے ایک ضروری کام ہے۔ چند منٹوں کے لیے میرے دفتر تک ضرور آؤ :

بکسی ایوان تجارت کا صدر تھا۔ تقریباً دس منٹ میں وہ مسکراتا ہوا آیا اور ہائی چوٹی می صحت میں شریک ہو گیا۔ ہیری ناٹ نے ہیری تجویز کا خاکہ اس کے سامنے پیش کیا۔ اور میں نے ناٹ کارپوریشن اور جیوسپ بلانکا سے جو میری گفتگو اور خط و کتابت ہوئی تھی اس کا ذکر کیا۔

بکسی کاروباری آدمی تھا۔ اس نے طیاروں اور وھل ونڈ انجن اور متوقع یا ممکن قیمتوں کے بارے میں بہت سے سوالات کئے۔ پھر ناٹ نے پوچھا کہ تم نے کہا تھا کہ تم پہلے ہی سے کچھ روپیہ فراہم کر چکے ہو۔ بتاؤ تمہارے ساتھ کون کون شریک ہیں ؟

میں نے کہا، بھائیو، بات یہ ہے کہ میرے پاس دو ہزار ڈالر اپنا ہے۔ وہ تو میں اس کام میں لگاؤں گا ہی۔ مگر میجر لمیٹڈ، جن سے میں نے بات کی تھی، نے بھی ایک ہزار ڈالر دینے کا وعدہ کیا ہے۔ اس ٹامپن اور بل رابرٹسن بھی شرکت کے لیے کہہ رہے تھے۔ لیکن ان سے ابھی رقم کے بارے میں کوئی بات نہیں ہوئی۔

تم ایسا سے زیادہ انجن کے بارے میں کیوں غور نہیں کرتے ؟ بکسی نے بھی یہی سوال کیا۔ اب میں اس سوال سے گجراتا نہ تھا۔ بلکہ اس سوال کا منتظر رہتا تھا۔

میں جو سوال سن کر فوراً مسکرایا تو ہیری ناٹ ہنس ہی پڑا۔ اور بکسی سے کہنے لگا۔ یہی سوال میں نے بھی سنا۔ سے لیا تھا۔

میں نے بہت ضبط اور متانت سے جواب دیا۔ یہ جواب بھی مجھے از بر تھا۔ مگر ایک  
انجن آدھا راستہ لے کر نکلنے کے بعد سمندر پر پاڑتے اڑتے فیل ہو جائے تو میں باقی کے  
دو انجنوں کی مدد سے کسی ساحل تک نہیں پہنچ سکتا۔ جو باز کوئی نہ کوئی خطہ مول لے  
بغیر پرواز کر ہی نہیں سکتا۔ فوج کے یہاں کشتی طیاروں میں ایک ہی انجن لگا ہوتا ہے  
جیسی کہ جواب دیا۔ یہ تو ٹھیک ہے۔ مگر یہ انفرادی کام ہے۔ برعکس اس کے  
فوجی طیاروں کی پشت پر ساری حکومت ہوتی ہے۔ مگر مجھے محسوس ہوا کہ جیسی کو کوئی  
معمولی اختلاف نہیں ہے۔ احتیاط کے طور پر یہ سوال کیا تھا۔

پھر وہ کہنے لگا۔ اچھا بھئی۔ مجھے دو تین دن کی جہت دو۔ میں اس مسئلہ پر غور کرنا  
چاہتا ہوں اور آپے دو ایک دوستوں سے اس پر تبادلہ خیالات بھی کروں گا۔ بہر حال  
گزشتہ واقعہ پر غور کرنے سے ہوتا ہے کہ ہمیں ابھی سے کوشش شروع کر دینی چاہیے  
اپنی آئندہ آمد کے بعد تم میرے پاس آنا۔ میرے دفتر میں وہیں بات چیت کر لیں  
سے صبح دس بجے ہر وقت کیا رہے گا۔

مجھے یہ سن کر اپنے کانوں پر یقین نہ آتا تھا۔ مجھے تو زیادہ سے زیادہ ایک ہزار  
ڈالر کی توقع تھی۔ میرے وہم و گمان میں بھی یہ بات نہ تھی کہ کوئی ایسا لاکھ کا بندہ مل  
جائے گا جو اس ہماری تجویز کی مالی ذمہ داری اپنے ذمہ لینے کی تجویز پیش کرے گا۔

سپرٹ فیلڈ کی چار گاڑیاں برسرِ تپ رہی تھیں۔ اور میں نے اپنے طیارہ کو اس  
سرسبز دویڈ کمہ پر اتارا۔ اور لاکر جنکھ کے کنارے ایک گوشے میں کھڑا کیا۔ ہوا



تیز تھی۔ اس نے پیارہ کے دونوں بازوؤں کو ایک بار خوب جھنجھڑا۔ ڈاک کے ٹرک کے  
 ڈرائیور نے ایک پٹا ہوا کاغذ میرے ہاتھ میں دیا۔ یہ شکاک کی موسمی اطلاع تھی معلوم  
 ہوا کہ موسم اچھا نہ تھا اور ماسہ بھر آندھی بارش اور برف باری ہو رہی تھی۔ اس  
 وقت ہر طرف گہری تاریکی چھائی ہوئی تھی۔ میں جانتا تھا کہ جنوبی سمت کی ٹاک فل نو  
 لینے آئے گا۔ اگر وہ مے ڈو فیلڈ سے موسم کی خرابی سے باعث پرواز نہ کر سکا  
 تو مجھے شمالی سمت ڈاک سے جانے کا کوئی فائدہ نہ ہو گا۔ لیکن ہو سکتا ہے کہ میں پی ایف اے  
 تک پہنچ سکوں اور ہاں بادل اتنے بلند ہوں کہ میں ان کے نیچے نیچے پرواز کر سکوں  
 جب میں نے پرواز شروع کی تو برف کے گائے میرے چہرے پر گر کر گھٹنے لگے  
 پانچ منٹ کی پرواز کے بعد میں نے کچھ گھبراہٹ محسوس کی۔ پہلے میں نے بایں سوئچ  
 بند کیا پھر دایاں۔ میرا خیال صحیح تھا۔ انجن سے پھر پھر اہٹ کی آواز آنی شروع ہوئی۔ میں  
 نے پیارہ کو جلدی سے واپس موڑنے کے لیے گھمایا۔ مناسب یہی تھا کہ واپس سپرنگ  
 فیلڈ جاؤں۔ ڈاک کا ٹرک وہیں بکھڑا تھا۔ ڈرائیور نے پوچھا۔ کیوں کیا بات ہے کوئی  
 ڈاک کا تھیلارہ گیا ہے؟ میں نے کہا نہیں اور پھر انجن کا ڈھکنا کھول کر ادھر ادھر  
 دیکھا۔ دیکھا کہ ایک کافی ڈھیل ہے۔ ڈرائیور کی مدد سے وہ کافی کنسی اور اپنا ہاتھ ہار کر پھر  
 اُسے اوداع کہا۔ سپرنگ فیلڈ سے بیس میل شمال کی جانب برف باری کم ہونی شروع  
 ہوئی۔ کچھ دیر بعد برف گرنی بند ہو گئی۔ میں شکاک کو تک بادلوں کے نیچے پانچ سو فٹ کی  
 بلندی پر اڑتا گیا وہاں اتر کر ڈاک تقسیم کی اور رات کا کھانا کھایا۔

سونے کا وقت ہو چکا تھا لیکن رات میں یہاں سونہ سکا۔ اس خیال سے کہ جس راتے میں آیا تھا وہی راستہ علی البصر مجھے ملے کرنا تھا کیونکہ دوسرے دن صبح دس بجے مجھے ہیرڈ کیسی کے دفتر میں اپنی قیمت کا فیصلہ سُنانے کے لیے حاضر ہونا تھا۔ اس کا دفتر ٹیٹ نیشنل بینک سینٹ لوئس کی بڈنگ میں تھا۔

صبح عین دس بجے میں کیسی سے ملنے پہنچا۔ اس کے سیکرٹری نے کہا۔ ٹھہریئے۔ وہ کانفرنس میں ہیں۔ ابھی چند منٹوں میں آئے جاتے ہیں۔ میں کرسی پر بیٹھ گیا۔ میرے سامنے بنک کا ایک آدمی نوٹوں کی بڑی بڑی گڈیاں گن رہا تھا جو دس دس دس دس ہیں اور پکاپس پکاپس ڈالر کے نوٹوں کی تھیں۔ اتنے ڈالر دیکھ کر مجھے پسینہ آگیا۔ اور مجھے اپنے کپڑے تنگ اور اپنا کالر گردن کے گرد چپکتا ہوا محسوس ہوا میں نے دل میں سوچا کہ بنک پریس کی پرواز کی مالی ذمہ داری مجھے اپنے سر سے سکتا ہے۔ میں غیر معمولی طور پر جھیل ایک انجن کا جہاز اڑاتا چاہتا تھا اور وہ بھی ہزار ہا میل سمندر سکا اور ہمارے معلوم حالات کے تحت اکاؤنٹ داری دنیا میں یہ پاگل پن کی باتیں قصود کی جاتی ہیں۔ اتنے میں کیسی آگیا اور میں اس سے ہاتھ ملانے کے لیے آگے بڑھا۔

سٹلم: اس نے بیٹھنے کے ساتھ ہی کہنا شروع کیا۔ تم اپنے لیے ایک نہایت مشکل کام کا بیڑا اٹھا رہے ہو تاہم ہم نے اس کے بارے میں مناسب بات چیت کر لی ہے اور تمہیں یہ سن کر خوشی ہوگی کہ ہم تمہارے ساتھ ہیں۔ آئندہ کے نئے تمہیں اس تجویز کے مالی پہلو کو ہم پر چھوڑ دو۔ اگر تم اخراجات اتنے ہی کم رکھ سکتے

جتنے کہ تم نے بتائے ہیں تو ہمیں یقین ہے کہ اس معاملہ میں کوئی وقت نہیں ہوگی۔  
 تم اپنے دو ہزار ڈالر لگاؤ اور ہم میجر سمیٹ، ایل ٹامسن اور بل بارٹن سے ٹیلیفون  
 پر ہی بات چلی کر لیں گے۔ اب تم فقط ہوائی جہاز کی فکر کرو۔ البتہ ہمیں اس بات کا  
 یقین ضرور دلانا ہوگا کہ تمہاری تجویز قابل عمل ہے۔ یہ تو تم مانو گے کہ ہم کوئی مناسب  
 بات طلب نہیں کر رہے، اور دیکھو ابھی جلدی نہیں دوسری ملاقات تک تمہیں ہوائی  
 جہاز وغیرہ کے بارے میں کوئی قطعی فیصلہ نہ کر لینا چاہیے۔ بہر حال تم جس نتیجہ پر بھی  
 پہنچو، ہمیں اس کی اطلاع دو۔

میں ایک بچے کی طرح جو کہ سمس کی صبح شاداں و فرماں بستر سے اٹھتا ہے،  
 واپس لیمرٹ فیلڈ چلا آیا میں نے فیصلہ کیا کہ اب میں امریکہ کے جہاز سازی کے ہر کارخانہ  
 سے استفسار کروں گا۔ سنا ہے کہ ویسٹیا کی ٹریول ایئر کمپنی ایک جہاز بنا رہی ہے  
 جو شاید میرے کام آسکے۔ اس کے علاوہ سان ڈیگو کی ریان کمپنی کے تیار کردہ جہاز  
 کے متعلق بھی میں نے پڑھا تھا۔ لکھا تھا کہ وہ غیر معمولی طور پر اچھا اڑتا ہے۔ چونکہ  
 ٹریول ایئر کمپنی نزدیک ہے اس لیے اسے تو مجھے فوراً تار دے دینی چاہیے۔  
 اور پوچھنا چاہیے کہ وہ سینٹ لوئس سے نیویارک امدان سے پریس تک  
 کی پرواز کے لیے کوئی اچھا جہاز بنا سکیں گے۔

فوراً ہی جواب آیا۔ کہ ٹریول ایئر کمپنی میرے اس مطالبے کو پورا نہیں کر سکتی  
 میں نے سوچا کہ اگرچہ ریان کمپنی ایک نئی کمپنی ہے اور ایسی مشہور بھی نہیں اور گستا

San Diego، Wichita، Travel Air Company،

Ryan Company

بتے کوئی بڑی کمپنی بھی نہیں تاہم مجھے اس سے بھی پوچھ لینا چاہیے۔ اس کے بعد میں کرتیس، بوئنگ، ڈگلس اور مارٹن، غرض کہ تمام طیارہ ساز کمپنیوں کو تاریں دوں گا۔ میرا خیال ہے کہ ہر تار پر فرسینڈہ کی جگہ رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن تحریر کر دیا جائے۔ میجرل نے اس کی اجازت دے رکھی ہے۔

چنانچہ ۳ فروری ۱۹۴۷ء کو میں نے ریان کمپنی کو حسب ذیل تار دیا۔  
- کیا آپ ایک ایسا طیارہ بنا سکتے ہیں جو نیو یارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کر سکے۔ اگر آپ ایسا کر سکتے ہیں تو جہاز کی لاگت اور حوالہ کر دینے کی تاریخ سے مطلع کریں۔

۔ رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن

مندرجہ ذیل جواب فوراً موصول ہوا۔

۔ ہم ایم ایٹ کی قسم کا جہاز بنا سکتے ہیں۔ لیکن اس کے پرچوڑے ہوں گے اور پرواز کی تکمیل کے لیے نہایت موزوں۔ انجن اور پرزوں کے بغیر جہاز کی قیمت چھ ہزار ڈالر ہوگی۔ تین ماہ کے اندر اندر جہاز تیار کیا جاسکتا ہے۔

۔ ریان ایئر لائنز

معلوم ہوا کہ انجن کو ملا کر تقریباً دس ہزار ڈالر کی لاگت ہوگی۔ میں نے سوچا کہ میرا اندازہ صحیح نکلا۔ لیکن پھر خیال آیا کہ ان کے الفاظ پر بھروسہ کر لینا کہاں تک

(۱) Curtiss (۲) Boeing (۳) Douglas (۴) MARTIN

(۵) M-I (۶) Ryan Airlines



جائز ہوگا۔ کیا ریان کمپنی کے پاس قابل ڈیزائنز اور لائق انجینئرز ہیں البتہ یہ بات اُن کے حق میں ہے۔ کہ ان لوگوں نے میری تجویز کو حقارت کے ساتھ رد نہیں کیا، بلکہ اس سے دلچسپی کا اظہار کیا ہے اور جواب بھی جلد دیا ہے۔ ایک تار دیکھ اور تفصیلات کیوں نہ پوچھ لی جائیں، اور اگر جہاز اور بھی جلد ہی تیار ہو سکے تو کیا ہی کہنا ہے ! ایک بار پھر جواب فوراً آگیا۔ یہ پٹرول ۸۰ گیلن زفٹار سوزیل فی گھنٹہ، بوجھ اٹھانے کی مقدار ۱۲ پاؤنڈ فی فٹ اور طاقت بیس ہزار ہارسٹل پاور۔ آرڈر لینے کی تاریخ سے دو ماہ کے اندر اندر آرڈر کی تکمیل ہو سکتی ہے۔ مگر پچاس فی صدی گت پیشگی جمع کرنا ہوگی۔

”ریان ایئر لائنز“

میں یہ تار لے کر کبھی امد نائٹ کے پاس گیا۔ انہوں نے ریان کمپنی کا نام بھی نہیں سنا تھا !

یہ کمپنی کسی قسم کے جہاز بناتی ہے۔ انہوں نے پوچھا۔  
 اس کا ساختہ بلانکا قسم کا اونچے پروں والا جہاز ہے۔ صرف آٹھ فرقہ ہے کہ اس میں ہوا باز کے بیٹھنے کی جگہ کھلی ہوتی ہے۔ اس قسم کے جہاز مغربی ساحل کے علاقے میں ڈاک برداری کا کام کرتے ہیں۔ میں نے جواب دیا۔  
 سب لوگ اس بات پر متفق ہو گئے کہ میں کیلی فورنیا جاؤں اور ریان کمپنی والوں سے بالمشافہ بات چیت کر دوں اور جلد ہی، بلکہ اسی سہفتہ اور اگر جہاز پسند آگیا اور فیصلہ کر

دیا گیا کہ یہی جہاز خریداجائے تو جہاز کی تعمیر کی مدت تک میں وہیں ٹھہروں !

لیکن جیوسپ بلانکا کے تارنے اس تجویز کو الٹ دیا !

اُن کا تار آیا ۔ ہم بلانکا جہاز پر پیرس تک کی پرواز کی تجویز پیش کرتے ہیں ۔ ہم چاہتے ہیں کہ آپ فوراً نیویارک آئیں ۔ تاکہ جتنی جلد ہی ہو سکے ہم مل کر اس تجویز پر خود کریں ، ہمیں کو لمبیا ایئر کرافٹ کارپوریشن ، ۵۱۰۴ دول سٹریٹ نیویارک کہتے پتہ تار دیں ۔

بلانکا

ہم نے سوچا کہ بلانکا نے یقیناً کوئی نئی کمپنی بنائی ہوگی اور رائٹ کارپوریشن اس سے اپنا جہاز خرید لیا ہوگا ۔ اچھا ہوا کہ ان کا تار عین وقت پر آگیا ، ورنہ دونوں میں کیلی فورنیا روانہ ہو جاتا ۔ اب مجھے باطل یقین ہو گیا کہ اس منصوبے میں ہر ایک سے آگے رہوں گا ۔

بات بھی ٹھیک تھی اس وقت رائٹ بلانکا ایسی پرواز کے لیے بہترین جہاز تھا او لئے خریدنے کے لیے اب میرے پاس مالی وسائل بھی پیدا ہو گئے تھے ۔ میں نے بلانکا کو فوراً تار دیا کہ میں نیویارک آ رہا ہوں ۔

شگفتہ مزاج بلانکا نے مسکراتے ہوئے میرا تعارف ، نیویارک شہر کی کو لمبیا کمپنی کے دفاتر میں کو لمبیا ایئر کرافٹ کارپوریشن کے بورڈ آف ڈائریکٹرز کے صدر مسٹر لیوین اور ان کے مشہور ہوا باز مسٹر جیمز لین سے کر لیا ۔

(a) Columbia Aircraft Corporation

(b) 5104. Woolworth Building Mr Levine

مسٹر لیون نے میرے چہرے بشعرے کا بغور مطالعہ کرتے ہوئے کہا۔

۱۰۔ اچھا تو آپ بلا لنگا خریدنا چاہتے ہیں ؟

جناب! لیکن یہ توفیق پر منحصر ہے۔ میں نے بھی کھراتے ہوئے جواب دیا

”ہم بھی نہیں چاہتے ہیں کہ آپ بلا نکاح ہی خریدیں۔ یسین نے کہا۔ یہ نیو یارک

ہے پرس تک کی پرواز کے لیے بہترین جہاز ثابت ہوگا۔ کیا آپ نے قیمت کی رقم اکٹھی کر لی ہے؟

منی الحال کچھ رقم ہے پاس موجود ہے ... مگر ہم ساری رقم اس وقت تک

اکٹھی نہیں کرنا چاہتے جب تک ہمیں معلوم نہ ہو جائے کہ ہم کو نسا جہانزاد خریدنا چاہتے ہیں

ہمارا خیال ہے کہ جہاز ساز کمپنی کو بھی اس مہم میں کچھ روپیہ لگانا چاہیے۔ پریس تک

کی پر ناز کی شہرت کمپنی کے حق میں بہت مفید ثابت ہو سکتی ہے۔ میں نے بھی اپنے

جواب میں سیاست سے کام لیا۔

دہم ضرور کچھ رقم اس مد میں صرف کریں گے ، لیونین نے جواب دیا۔ اس طرح

کہ بلا ٹکا کی اصل قیمت پچاس ہزار ڈالر ہے۔ لیکن اس پر وار کے لیے ہم سے پندرہ ہزار

ڈالر میں بیچنے کو تیار ہیں۔ بالفاظ دیگر ہم اس منصوبے میں دس ہزار ڈالر کی رشم

لگا رہے ہیں :

”پندرہ ہزار ڈالر!۔ مہا مجھے خیال آیا کہ اتنی رقم میں تو میں اپنی تمام اسیر کو جس میں

پٹرول اور آزمائشی پروازوں کا خرچ بھی شامل ہے۔ یہ تکمیل تک پہنچا سکتا ہے۔

اس خیال کے آتے ہی میں نے کہا :

”جناب عالی ! یہ قیمت اس رقم سے بہت زیادہ ہے جو ہم ادا کر سکتے ہیں کیا آپ بتا سکتے ہیں کہ کم سے کم وہ کتنی رقم ہوگی جو آپ قبول کر سکتے ہیں“  
پندرہ ہزار ڈالر ہمارے بلانکا کے لیے بہت سستے دام ہیں اس نے کہا۔ غایا  
آپ یہ بھول گئے کہ بلانکا ہی مرث ایک ایسا جہاز ہے جو آپ کو نیو یارک سے پیرس تک  
آسانی اڑا کرے جاسکتا ہے اور طے یہ ہے کہ آپ جب بھی راضی ہوں ہوائی جہاز  
آپ کو تیار ملے گا :

ہماری گفتگو سے دوران میں بلانکا اور چیرلین اپنے جہاز کی صفیں بیان کیا کئے، مگر  
خرید و فروخت کی کاروباری گفتگو میں جو میرٹ اور لیون کے درمیان ہو رہی تھی  
انہوں نے کوئی حصہ نہ لیا۔ لیون پندرہ ہزار ڈالر سے ایک پائی کم لینے کو تیار نہیں تھا  
چنانچہ کترہ بلکہ سرگرم اس نے یہی کہا۔ پندرہ ہزار ڈالر ہمارے جہاز کے لیے بہت  
کم قیمت ہے :

بالآخر میں نے یہ کہا۔ کوئی قطعی جواب دینے سے پہلے مجھے سینٹ لوئس واپس جانا پڑا  
گا تاکہ اپنے شرکا اور معاونین سے میں بات چیت کر سکوں۔

اس وقت مجھے کبھی اور ناٹ کے یہ الفاظ یاد آئے۔ اگر ہمارے اندازے  
سے قیمت کچھ زیادہ ہوتی تو گفت و شنید منقطع نہ کرنا۔ ایسی صورت میں تم واپس  
چلے آنا اور ہم سب پھر مشورہ کریں گے۔

میرادل کہتا تھا کہ اگرچہ قیمت ہماری توقع سے زیادہ ہے مگر یہ کوئی معمولی جہاز  
نہیں یہ بلانکا ہے۔ بلانکا دنیا کا بہترین اور نہایت کم آمد جہاز۔ ریل میں سوار



ہوتے ہو۔ مجھے محسوس ہوا کہ کامرانی اب میرے ہاتھ میں ہے۔

تم نے کیا کہا۔ اس کا نام۔ پیرٹ آف سینٹ لوئس۔ رکھو گے۔ بکسی کا یہ سوال میرا مانع بمشکل قبول کر رہا تھا کیونکہ میری نظریں چیک پر لکھے ہوئے ہندسوں پر جمی ہوئی تھیں۔۔۔۔۔ پندرہ ہزار ڈالر! یہ کاغذ کا پرنزہ اب اسٹ بلاٹکا خرید سکتا تھا۔ چیک پر لکھا ہوا تھا۔ چار لاکھ لے رنڈ بڑے کے حکم پر ادا کرو۔ میری حیرت میرے چہرے پر نقش ہو گئی کیونکہ بکسی میری طرف دیکھ کر مسکرا رہا تھا!

میں آج ہی دوپہر نیویارک روانہ ہو جاؤں گا اور ایک ہفتے کے اندر اندر بلاٹکا کو لیبرٹ کے ہوائی مستقر پر اتار دوں گا۔ میں بڑبڑایا۔

القصد ایک بار پھر ٹرین کے طویل اور تھکا دینے والے سفر کے بعد میں کو لمبیا اور گرافٹ کارپوریشن کے دفتر واقع نیویارک میں پہنچ گیا اور اب پندرہ ہزار کا چیک مسٹریوین کی چکدار میز پر پڑا ہوا تھا!

مسٹریوین نے چیک سے اپنی نظر اٹھا کر میری طرف دیکھا اور کہا۔ یقیناً ہم اپنا جہاز اسی قیمت پر بیچیں گے مگر آپ کو تسلیم کرنا پڑے گا کہ ہمیں اس بات کا حق ضرور ہے کہ اس کے ڈالنے والے ہوا باز کا انتخاب ہم خود کریں۔

ان الفاظ نے مجھے حواس باختہ کر دیا۔

مسٹریوین اپنے مخصوص متین لہجے میں سلسلہ کلام کو جاری رکھتے ہوئے فرماتے گئے۔ آپ جانتے ہیں کہ ہم ہر کس و نا کس سے اپنا جہاز آروا کر اُسے سمندر پار سے جانے کی اجازت نہیں دے سکتے۔

مجھے افسوس ہے کہ آپ کو غلط فہمی ہو رہی ہے، مجھے کہنا ہی پڑا کہ بہتر ہے

ابھی سے یہ غلط فہمی دُور کر دوں۔ یہ جو یزور اصل سینٹ لوئس کے لوگوں کی ہے۔ اور اگرچہ آزمائشی پروازوں اور اصل پرواز کی دیگر تفصیلات میں ہم آپ سے مل کر کام کرنا چاہتے ہیں لیکن یہ بات واضح رہنی چاہیے کہ اگر ہم نے جہاز خرید لیا تو ہوا باز کا انتخاب ہم خود کریں گے ؟

کوئیا ایر کرافٹ کارپوریشن کسی صورت اپنے جہاز کو کسی قسم کے آزمائشی خطرہ میں نہیں دانا چاہتی۔ اس لیے جہاز کا انتخاب ہم خود ہی کریں گے۔ مگر آپ کو یقین دلاتے ہیں کہ پرواز کی کامیابی کا سہرا آپ کے سینٹ لوئیس کے ادارے کے سر پر ہے گا۔ اور آپ لوگوں کی کافی شہرت ہو جائے گی۔ میوین صاحب نے مرتبہ انداز میں مجھے تسلی دیتے ہوئے کہا۔

یہ آپ عجیب قسم کی شرط لگا رہے ہیں ! ہم تو پندرہ ہزار ڈالر کی رقم اس کام میں اس لیے صرف کر رہے ہیں کہ جہاز پر سینٹ لوئس کا نام ثبت ہو اور آپ کچھ اور ہی سوچ رہے ہیں۔ بہتر ہوتا آپ یہ شرائط مجھے پہلی ملاقات ہی میں بتا دیتے : میں سنے فیصلہ کن لہجہ میں کہا کہ کم از کم میں اس طویل سفر سے تو بچ جاتا۔ اب آپ مجھے فقط ایک سوال کا جواب دیجئے۔ کیا آپ لانکا فروخت کرنا چاہتے ہیں کہ نہیں ؟ اگر اس سوال کا جواب ہاں میں ہے تو ہم بھی سودا کر سکتے ہیں اور اگر آپ کو انکار ہے تو مجھے ابھی سے کسی اور جہاز کی تلاش کرنی چاہیے :

ہاں ہاں جہاز تو بکاؤ سے یوین صاحب نے جلدی میں کہا۔ مگر یہ بات آپ سے بہتہ کن سمجھ سکتا ہے کہ لانکا کو اس طویل سفر پر سے جانا آسان کام نہیں۔ اس لیے میں آپ کو نئی مشورہ دوں گا کہ آپ پیرس تک پرواز کا انتظام ہمارے دفتر

چھوڑ دیں۔ پھر مکراتے ہوئے کہا کہ کوئی سباری نہیں، آپ ہماری مخلصانہ تجویز پر غور  
کریں۔

مجھے لیوین صاحب کی چکنی چٹری باتوں پر غصہ آگیا۔ مگر میں نے ضبط کیا اور  
میز پر چیک اٹھاتے ہوئے فقط یہ کہنے پر اکتفا کیا کہ ہم بھی آپ سے ہر ممکن امر میں  
تعاون کریں گے۔ لیکن جہاں تک جہاز کا تعلق ہے اس پر کوئی سمجھوتا نہیں ہو سکتا  
یا تو اسے ہم خرید رہے ہیں یا نہیں! اگر آپ نے اسے بلا شرط بیچنا ہے۔ تو  
یہ رقم حاضر ہے ورنہ مجھے کسی اور جہاز کی تلاش ابھی سے کرنی ہوگی۔ میں نے  
دیکھا کہ لیوین صاحب کی نظریں چیک کا تعاقب کر رہی تھیں۔

آپ غلطی کر رہے ہیں، انہوں نے پھر فبرگازہ انداز میں فرمایا کہ بلا تکا  
ہی ایک ایسا جہاز ہے جو نیو یارک سے پیرکس تک کی پرواز پوری کرنے کی اہلیت  
رکھتا ہے۔ لیوین صاحب نے پھر اپنے وہی فرسودہ دلائل کو دہرانا شروع کیا۔  
”مجھے افسوس ہے۔ میں نے قطعی لبہ میں کہا، اگر آپ جہاز کے ساتھ تمام  
مقوق فروخت نہیں کرنا چاہتے تو ہمیں آپ کا جہاز درکار نہ ہوگا۔ بہتر یہی ہے  
کہ اسی وقت کسی اور جہاز کی تلاش کروں۔“ یہ کہہ کر میں دروازہ سے باہر  
نکلنے لگا۔

”ٹھہریے! مجھے کل ٹیلیفون کیئے۔ لیوین صاحب نے چلا کر کہا۔  
”مجھے اس انتظار میں کچھ فائدہ نظر نہیں آتا۔ تاوقتیکہ آپ اپنی شرائط پر  
دوبارہ غور نہ کریں۔“ میں نے دروازے میں کھڑے کھڑے ہی جواب دیا۔  
اب لیوین صاحب دینے میں ہچکچایا۔ لیکن پھر ایک لمحہ کے توقف کے بعد بولا

بھر بھی آپ کل گیارہ بجے جمع مجھے ضرور ٹیلیفون کریں ۔  
 دوسرے دن ٹھیک گیارہ بجے میں نے اسے ٹیلی فون کیا ۔ علیک علیک کے  
 بعد اس نے پھر پوچھا ۔ کیا آپ نے اپنا ارادہ بدل دیا ہے کہ نہیں ۔ مجھے اس کی اس  
 بیہودہ بات سے اتنا غصہ آیا کہ میں جواب نہ دے سکا اور میں نے ٹیلیفون بند کر  
 دیا ۔ اب میں جلدی جلدی میڈیشن یونیورسٹی کی طرف روانہ ہو گیا ۔  
 فوری کی تیز اور سرد جواب نے میرے غصہ کو فرو کر دیا ۔ میں نے سوچا کہ فوکر  
 رائٹ ۔ ٹریوٹل ایئر اور کو لمبشیا ، یکے بعد دیگرے ہر کمپنی مجھے دھتکار چکی  
 ہے ۔ ہو سکتا ہے کہ میرے ساتھ دیگر جانے پر ریان کمپنی کی تجویز بھی ختم ہو جائے  
 فوری کا تیسرا ہفتہ آیا ۔ ریان دسے اگر دو ماہ میں جہاز بنا بھی لیں تب بھی  
 میں اپنی کے آخر سے پہلے کسی صورت اپنی پرواز شروع نہیں کر سکتا ۔ میں نے سوچا  
 تو بانٹا تو اس وقت موجود ہے ، لیکن پھر خیال آیا کہ بہت ممکن ہے کہ یونین پہلے ہی سے  
 نیویارک سے پیرس تک پرواز کی ذمہ داری چیمبرلین کو سونپ چکا ہو ۔ غصہ و خوض کے  
 بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ میں اس پرواز میں حصہ لینے والوں میں سب سے پیچھے ہوں  
 اور شاید اس سلسلے میں کسی بڑے ادارے کے پاس میرا نام بھی زیر غور نہیں ! شاید  
 اکثر لوگ جو اس پرواز سے دلچسپی لے رہے ہیں ، یہ بھی نہیں جانتے کہ میرے نام  
 کا کوئی آدمی بھی اس دنیا میں موجود ہے !

(۱) Madison Avenue (۲) Fokker (۳) Wright

(۴) Travel Air (۵) Columbia (۶) San Diego



ابھی دنوں یہ خبر ملی کہ لیفٹننٹ کمانڈر ویوٹن سن نیویارک میں پیرس کی تجویز کو نہایت  
 عمدہ طریقے سے مکی جامہ پہنا رہا ہے۔ اس کے متعلق یہ اطلاع بھی آئی کہ محکمہ فوج  
 نے اسے اجازت دے رکھی ہے کہ وہ ایک تین انجن والے بوہار طیارے کو مناسب  
 تبدیلیاں کروانے کے بعد خریدے۔ یہ اطلاع پڑھا ہی تھا کہ اور خبر ملی۔ کمانڈر برڈ  
 تین انجن والے فوکر میں پرواز کے ابتدائی مراحل سٹے کر رہا ہے۔ یقیناً اسے ایک  
 لاکھ ڈالر تک کے خرچے کی مالی امداد مل گئی ہوگی۔ یہ خبر بھی ملی کہ سکاٹسلی کمپنی نے  
 ایک سے زیادہ انجن اور دو پہیوں والا بڑا سا طیارہ نیشنل فونک کے لیے تیار کر رہے  
 ہیں۔ فونک کا پہلا طیارہ گزشتہ ستمبر اڑتے وقت تباہ ہو گیا تھا۔ ان کے علاوہ  
 بحراویا فوکر کے اُس پار۔ یوڈپ میں کسی ایک طیارہ چلی اپنی آخری آزمائشوں میں  
 مشغول تھے۔ مجھے یقین ہو گیا کہ قبل اس کے کہ ریان کمپنی میرے لیے طیارہ بنائے  
 کوئی دوسرا ہوا باز اس پرواز کی ابتدا کر دے گا۔ بے شک بحراویا کمپنی کی پرواز بھی  
 باقی ہے۔ . . . . مجھے خیال آیا کہ کوئی شخص بھی اچھی بحراویا کمپنی کی پرواز کی تیاری  
 نہیں کر رہا لیکن اس پرواز کے لیے پچیس ہزار ڈالر کے آرٹیکل انعام کا اعلان بھی  
 تو نہیں ہوا۔

بیری ایوسی کو دیکھ کر، بیری ناٹ نے مجھے سمجھایا۔ سلم! ہمیں پیرس کی  
 پرواز کی طرف ہی متوجہ رہنا چاہیے۔ اسی خیال کو لے کر ہم نے اس ہمہ گیر  
 اٹھایا تھا۔

گاڑی کے تھکا دینے والے سفر کے بعد میں نیویارک سے سینٹ لوئس پہنچا۔ واپسی پر میں نے اپنے شرکار کے سامنے یہ تجویز پیش کی کہ غالباً بحر الکاہل کی پرواز کی تھیں مگر زیادہ غلطندی ہوگا۔ اپنی تجویز کی وضاحت کرتے ہوئے میں نے کہا، "ہمارے پاس جہاز بنوانے کے لیے کافی وقت ہوگا، ہمیں کوشش اس امر کی کرنی چاہیے کہ آرٹیک انعام کی طرح اس پرواز کے لیے جی کوئی اعزاز نکلے۔ یہ پیدا نہ پیرس شہر کی پرواز سے جی ملے ہوئی اور اس میں ہوا بازی کے جوہر دکھانے کے بہتر مواقع ملیں گے۔"

میری ان باتوں نے باوجود ناٹ اور کیسی نے نیویارک سے پیرس کی پرواز ترک کرنے کا کوئی ارادہ ظاہر نہ کیا۔ اُس وقت تک مجھے اس بات کا احساس نہ تھا کہ وہ ایلن شاپو کے میری تجویز کے حامی ہو چکے ہیں۔ ابتدا میں تو مجھے فقدان لوگوں سے مالی امداد کی ہی طلب اور توقع تھی اب مجھے یقین ہوا کہ وہ صحیح معنی میں میرے معاون اور شرکار ہیں۔

بمبئی میں روپیہ جمع کرا دیتے ہیں تم جب بھی چاہو ملے سکتے ہو، شاید تم یہ فیصلہ کر لو کہ ریان کمپنی والے ہی اس کام کو تمہاری حسب پسند اور بہترین طریقہ سے پورا کر سکتے ہیں۔ مگر مایہ رکھو ہمیں کسی صورت میں بھی اس پرواز کا خیال نہیں چھوڑنا چاہیے۔ اور یہ ہم تمہیں بتائے دیتے ہیں، ہمارے ماننے کا سوال ہی پیدا ہونا چاہیے، کیسی کا لہجہ نہایت پرسکون اور یقینی تھا!



## باب سوم

۳ ڈیوٹس اور ڈسٹر تو آزمائشی پر داز ہی میں جہاں بھی تسلیم ہوئے۔ برڈ اور  
اس کے ساتھی ہوا بازوں کا طیارہ گر کر تباہ ہو گیا۔ چیمبرلین کا بلانکا بھی ٹوٹ  
گیا۔ اس کے بعد تان گیسر اور کوئی دو فرانسیسی ہوا باز جنہوں نے مشرق  
سے سمندر پار کی پرواز کی تھی، بھراؤ قیانوکس کی طوفانی لہروں کی نظر ہو  
گئے۔ کیا اوقیانوکس کی پرواز پر جن محبت سوار تھے کیا میں ریان کمپنی  
کے تیار کردہ ایک پرکے چھوٹے سے جہاز میں اس عظیم الشان پرواز کو  
تکمیل دے سکتا تھا؟

میں ایک ٹیکسی میں بیٹھ کر ریان کمپنی کے کارخانے تک پہنچا۔ یہ کارخانہ ایک  
پرانی شکستہ عمارت میں قائم تھا اور سان و گیو کے ساحل کے قریب واقع تھا۔ اس کے



متصل ہی پھیلیوں کے کارخانے کی بدبو اٹھ رہی تھی تاہم موسم خوشگوار تھا۔ سینٹ لوئس میں روانگی کے وقت بارش اور ڈالہ باسی ہو رہی تھی۔ لیکن یہاں ۲۳ فروری کو بھی بھجوروں کے پتے گرم ہوا اور دھوپ میں پھڑپھڑا رہے تھے۔

”قبل اس کے ہم کوئی کاروباری بات چیت کریں، ہم چاہتے ہیں کہ آپ ہمارے کارخانے کا سائیڈ کریں۔ مسٹر مابونی نے مئی ہی مجھ سے کہا۔ یہ مسٹر بی۔ ایف مابونی اسی کمپنی کے صدر تھے۔ ان کے ساتھ کمپنی کے چیف انجینئر ڈانلڈ ہال بھی تھے۔ مسٹر مابونی بھی ایک نوجوان سے شخص تھے۔

مارت کی پہلی منزل میں تقریباً نصف درجن کاریگر فولاد کی ٹالیاں جوڑ رہے تھے۔ کوئی کاریگر کاٹ رہا تھا اور کوئی سولنج دکھانے میں مشغول تھا۔ ان لوگوں نے میری طرف امید بھری نظروں سے دیکھا۔ شاید انہیں خیال گندا ہو کہ میں کوئی معتبر گاہک ہوں۔ یہ ترنٹا مر تھا کہ اتنی چھوٹی طیارہ ساز کمپنی ضرور مال مشکلات سے دوچار رہتی ہوگی۔

ہمارے تیار کردہ جہازوں کے انجنوں والے جتنے فولادی ٹالیاں سے بنائے جاتے ہیں، مسٹر مابونی نے مجھے جہازوں کے بڑے ٹالچے دکھاتے ہوئے بتایا۔ ”البتہ ان کے بازوؤں اور پسیوں میں ہم لکڑی استعمال کرتے ہیں۔“

ہم سیڑھیوں پر سے چڑھتے ہوئے ایک برے سے کمرے میں پہنچے جہاں دو آدمی ایک جہاز کے بازوؤں میں لکڑی کی پسلیاں لگا رہے تھے۔ یہ پسلیاں

صوبہ کی بنی ہوئی تھیں۔ ایک اور شخص کپڑا منڈھے ہوئے ایلرون پر مجزش سے رنگ کر رہا تھا۔

بم سٹرھیوں سے نیچے اتر آئے۔ میں نے جہازوں کے ڈھانچوں کو گنا۔ دونوں ابھی ڈھانچوں کی شکل ہی میں تھے اور تیسرے پر بازو نصب کئے جا رہے تھے۔ ظاہر ہے کہ کام کی یہ مقدار کارخانہ چلانے کے لیے ناکافی تھی۔ اتنے سے کام میں تو منافع کا خیال مشکل سے تصور میں آسکتا تھا۔ بہر حال اس معاہدہ کے بعد ماہونی مجھے اپنے دفتر میں لے گیا۔

جناب، اس نے کہا۔ اگر آپ کو منظور ہو تو ہم آپ کا جہاز بنائیں گے۔ آپ نے مار میں بتایا تھا۔ میں نے کہا۔ کہ آپ مجھ سے ہزار ڈالر مانگ رہے تھے، مگر انجن نہیں دیں گے؟ اور اگر انجن بھی آپ ہی نے ہتیا کر کے نصب کیا تو پھر کیا قیمت ہوگی؟

جے۔ ہم ڈھلری وٹڈ انجن کے ساتھ اس کی قیمت نو ہزار ڈالر ہوگی، بلکہ اس سے کچھ زیادہ ہی اور اگر آپ کو مزید آلات کی ضرورت ہوئی، جیسا کہ ظاہر ہے، یا نئے جے۔ ڈی انجن کی ضرورت ہوئی تو قیمت ایک ہزار اور بڑھ جائے گی، بلکہ شاید دس ہزار سے کچھ بڑھ ہی جائے۔ ماہونی نے سوچ کر جواب دیا۔

میں جے۔ سیگ کو ہی پسند کروں گا اور مجھے دھات کے ٹکڑے چاہیں اس کے علاوہ ایک سمٹ پمپ بھی مدکار ہوگا، جو طیارہ کا آمار پڑھاؤ، پٹروں کی مہواری، یا مہواری کا اندازہ دے سکے۔ پھر مجھے ایک ارضی قطب نما بھی لگوانا ہے۔

ہیں نے تفصیلاً جواب دیا ۔

”ہم آپ کو یقین دلاتے ہیں کہ ہم آپ کو انجن بکے تمام ضروری سامان اور آلات پرواز اصل قیمت پر ہی دے دیں گے۔ ہم آپ سے ان ہتھیار پر کوئی منافع نہیں لیں گے۔ اس کی وجہ یہ ہے۔“ اس نے مسکراتے ہوئے کہا۔ ”کہ ہمیں اس پرواز سے خود بڑی دلچسپی ہے۔“

”شکریہ“ میں نے غلو ص سے کہا۔ ”لیکن اس جہاز کی تکمیل کے لیے آپ کو کتنی مدد درکار ہوگی؟“

”ماہونی پہلو تہی کرتے ہوئے بولا۔ ”جو قیمت آپ دے رہے ہیں اور اس بات کی مانع ہے کہ ہم آپ کو کسی قسم کی گارنٹی دے سکیں۔ آپ جانتے ہیں کہ نہ تو کاری کمپنی اتنی بڑی ہے اور نہ ہمارے پاس اتنا سرمایہ ہے کہ سب کام جلدی جلدی کر دیئے جائیں۔ یہ جواب کچھ قسائی بخش نہ تھا!“

پھر بھی میں نے مناسب سمجھا کہ مجھے ٹائلڈ ہال سے طمذہ ل کر اپنی تشفی کرینی چاہیے کہ انجنیئر کی حیثیت سے وہ کیسا ہے۔ ریان کمپنی کو آڈٹور دینے سے پہلے اس قسم کا جائزہ ضروری تھا۔ چنانچہ ہم دو تواریں اور ماہونی نقشہ نویسوں کے سرے میں پہنچے یہاں ہوائی جہازوں کے خاکے تیار کئے جاتے تھے۔ ماہونی مجھے یہاں چھوڑ کر خود باہر چلا گیا۔

”رمان کمپنی کا سیاری جہاز آپ کے مطلب کا نہیں ہال نہ دیانت داری سے کام لیتے ہوئے پہل کی اس کی لمبائی ہمیں بڑھانی پڑے گی تاکہ بوقت پرواز اس کے بازوؤں پر بوجھ کم پڑے اور نسبتاً زیادہ سے زیادہ عرصہ تک پرواز

کہ سکے۔ یعنی باغافلہ دیکھ ہمیں جہاز کی پچھلی سطحوں کو تھمے لمبا رکھنا پڑے گا۔ تاکہ جہاز کے توازن پر کوئی خارجی چیز اثر انداز نہ ہو۔ اس طرح انجن نسبتاً آگے کی طرف بڑھا ہوا ہو گا۔ مختصر یہ کہ سارے جہاز کا نقشہ ہمیں نئے سرے سے بنانا پڑے گا۔ یہ میں اس لیے کہہ رہا ہوں کہ ہمیں آپ کی ساری ضروریات پوری کرنی ہیں۔ مجھے ڈائلنگ کے ان الفاظ سے تسلی ہوئی۔

اس نے کاغذ کا ایک ورق لے کر اس پر نقشہ بنانا شروع کر دیا۔ دیکھتے ہی دیکھتے کاغذ کی سفید سطح پر ایک ہوائی جہاز کا خاکہ تیار ہوتا نظر آنے لگا۔ یہ ایک پیر کا جہاز تھا۔ بظاہر یہ خاکہ غیر متوازن تھا۔ کاغذ کو میری طرف بڑھاتے ہوئے ہال نے کہا میرا ابتدائی اندازہ بتاتا ہے کہ ہمیں اپنے ایم-۲ طیارے کے پردوں کی لمبائی میں دس فٹ کا اضافہ کرنا پڑے گا۔ تاکہ پٹرول سے بھری ہوئی ٹنکیوں کے ساتھ اسے تھوڑے سے تھوڑے فاصلے کے اندر اسے ہوا بردار کیا جاسکے۔ اس کے علاوہ پٹرول کی ٹنکی کو جہاز کے وسط میں لگانا پڑے گا تاکہ جہاز کے نقطہ توازن پر کوئی اثر نہ پڑے۔ اب صرف یہ سوال باقی ہے کہ تمہارے لیے اور تمہارے جہاز دان کے لیے کونسی جگہ منتخب کی جائے۔

مجھے صرف ایک آدمی کے لیے جگہ چاہیے۔ جہاز رانی کا کام میں خود ہی کریں گا۔ میں نے اس کی مشکل کو حد تک رفع کرتے ہوئے کہا۔ میری یہ بات سن کر ہال نے بہت تعجب کیا۔ اس نے کہا۔ میرا خیال تھا۔ کہ



نہیں ایک اور شخص کی ضرورت لاحق ہوگی، جو نہ صرف راستے کی ہدایت کرے اور وقتاً فوقتاً ہوا بازی میں تمہارا ہاتھ بٹائے۔ تاکہ پرواز کے دوران میں تمہیں تھوڑا بہت آرام کرنے کا موقع ملتا رہے۔

میرے لیے بہتر ہوگا کہ ایک مائٹرو آدمی کا وزن اٹھانے کی بجائے اسی فنڈ کا پٹرول اور بھریوں میں نے اسے اپنا مافی الغیر بتاتے ہوئے کہا۔

بہتر بہتر! اس نے کچھ سکوت کے بعد کہا۔ اس سے جہاز کی لمبائی مناسب طور پر کم ہو جائے گی اور تم تقریباً پچاس گیلن مزید پٹرول جی ساتھ لے جا سکو گے، وہ یہ بات کرتا جاتا تھا اور حساب کئے جاسکتا تھا اس نے پھر پوچھا۔ نیویارک سے پیرس تک کے میل کا فاصلہ ہے؟

میں نے گلوب رکروڈ ایضاً کے گرد دھاگا پھیلا کر دیکھا۔ یہ تقریباً ۳۶۰۰ میل بنتا تھا۔ اس حساب سے طیارے کو تقریباً ۳۰۰۰ میل کی پرواز کے لیے پٹرول درکار تھا!

ہال ایم۔ ۲ کی ان تبدیلیوں کے متعلق تیار ہوا مائٹرو آدمی ہم لوگوں میں پھر آ شامل ہوا۔ اس نے کہا۔ ہمارے کمپنی نے ایک کو قیمت بتادی ہے جسے ہم مشکلات اور نئے مسائل کے باوجود جن سے ہمیں جہاز کی ساخت میں بھی کئی تبدیلیاں کرنی پڑیں گی قیمت نہیں بڑھائیں گے۔ پھر اس نے ہال سے مخاطب ہو کر پوچھا کیا ہم ان کا جہاز ساٹھ ایک دنوں میں تیار کر سکیں گے؟

ہاں نے کچھ سوچ کر جواب دیا، مجھے خیال ہوتا ہے کہ یہ کام رات دن کی محنت سے ساٹھ دن کے اندر اندر تم کیا جاسکتا ہے۔ بشرطیکہ کارکنوں کو وقت میں بھی میری مدد کرتے ہیں۔

”بہت خوب!“ ہونی نے اب مجھ سے خطاب کیا، آپ اپنا آرڈر پختہ کر دیجئے اور ہم کام شروع کر دیں گے۔ بجے۔ دس کے قسم کے پیار سے پوسٹ ہزار پانچ سو ڈالرس کی لاگت آئے گی۔ گیس میں خاص خاص آلات کی قیمت شامل نہیں۔

مجھے ہونی کا پر غلوں جو شش اور دلچسپی پسند آئی۔ مال کی قابلیت سے بھی میں متاثر ہو گیا تھا۔ میں نے خیال کیا کہ قیمتیں ہیں پندرہ ہزار ڈالر سے کم ہے جو رقم میرے شرکاء نے کارٹے سینٹ لوئس میں اس کام کے لیے جمع کر رکھی تھیں۔ پینانچ میں نے فوراً انہیں تار دیا جس میں ریان کمپنی کی شرائط کا ذکر کیا اور اپنی رائے بھی دی کہ لوگ پیچھے ہیں اور کام حسب پسند کر کے رہیں گے۔ جو باتا مار آیا کہ میں ان سے بات چلی کر دوں۔ ہا جہاز کا نام وہ بہت پہلے سے منتخب ہو چکا تھا۔

سپرٹ آف سینٹ لوئس

ڈانلڈ ہال اور میں صبح کی گرم گرم دھوپ میں کارونا ڈو کی شامی ریت پر بیٹھے ہیں ڈانلڈ نے پوچھا ”جو بازار کے بیٹھنے کے لیے کونسی جگہ منتخب کی جائے؟“

”میرا خیال ہے کہ میری نشست گاہ کو آپ دسٹری بیوٹل ٹینکی کے پیچھے بنادیں۔“

میں نے جواب دیا۔

لیکن اس صورت میں تم سامنے نہیں دیکھ سکو گے۔ ڈانلڈ نے میری تجویز

کی تردید کرتے ہوئے کہا۔

ایسی سیدھی اور لمبی پرواز میں راستے کے منظر کو دیکھتے رہنا ضروری نہیں ہے۔  
 میں نے جواب دیا۔ اس لیے کیوں نہ آسم ہوا باز کی نشست گاؤ بیچھے ہی رہنے دیں  
 مجھے تو دائیں بائیں ایک ٹکڑی سے وہ اس سے کام نکال ہوں گا۔  
 بہت بہتر ہاں سے کیا۔ تم ہوا باز ہو، میں تو سے اس بات پر بحث نہیں کرنا  
 چاہتا، البتہ ایک بات ہے اگر واقعی ہوا باز کی نشست گاؤ بیچھے کوئی ہوئی ہو تو اس  
 سے ہوا باز کی رفتار پرواز بڑھ جانی چاہیے۔

اس نے اپنی نوٹ بک پر کچھ یادداشت لکھتے ہوئے کہا۔ تمہارے جہاز کی کھلی  
 سطحوں ایم۔۲ سے بڑی ہونی چاہئیں۔ تاکہ پرواز میں تمہارا جہاز ڈوٹے نہ پاسے۔  
 لیکن وقت اتنا کم ہے کہ جہاز کی ڈیم کا ٹاکہ میں دوبارہ نہیں بنا سکوں گا۔ جہاز بھی وہ  
 بیچنے کے اندر اندر تیار کرنا ہے۔

کیا ایم۔۲ کی سطحوں اور سطحوں کو استعمال کرنا خطرناک ہو گا میں نے پوچھا  
 نہیں، ایک تجربہ کار ہوا باز کے لیے ہرگز نہیں۔ ڈانڈ نے فوراً جواب دیا  
 کہ کوئی ہرجا نہیں میں نے اسے تسلی دیتے ہوئے کہا نہیں تو فقط اس بات  
 پر زور دینا ہے کہ ہوائی جہاز زیادہ سے زیادہ مدت تک جو بروا رہ سکے اس طویل  
 اندہ سلسلے پرواز میں اس کی ساخت ساری نہ ہو جائے اگر وہ زیادہ متوازن نہ بھی  
 بن سکا تو کوئی مضائقہ نہیں۔ جب وہ میری بات پر مسکرایا تو میں نے کہا کہ جسٹی ڈانڈ  
 سچ تو یہ ہے میرے پاس ان زنیات پر نہ ہونے کے لیے وقت نہیں اور میں  
 تو اس سے کم وقت سکا ہمیں تو مرکزی بات پر توجہ دینا چاہیے۔

بہت اچھا ڈانڈ بال نے پیری بات مانگتے ہوئے کہا "تو اب جہاز کے  
 ٹھکانہ کی بات تم کرتے ہیں۔ ہمیں جہاز کی طاقت نقل پر غور کرنا چاہیے۔ یہ تھا  
 بوجھ اٹھا سکتے گا اور ٹھکانہ پیدا کر بھی سکے گا کہ نہیں۔ اس کے بعد ہمیں اس بات  
 پر غور کرنا ہے کہ ہمیں ہمارے تمام ہتھیاروں کو کسی دھماکہ آمیز استعمال کرنی ہے۔ پہلے میں  
 تمام ہتھیاروں کو زبردستی کاربندوں کے سپرد کر دوں گا کہ وہ اپنے اپنے کام  
 کو استعمال لیں؟"

نفاذ نوٹس کے لئے کہہ کر وہی نے وٹک دی۔ ہم نے اندر سے چٹخنی اٹھائی ہوئی  
 تھی۔ دروازہ کھولنے پر معلوم ہوا کہ یہ ماہوئی تھا۔

تم راتوں کو کچھ مچھوڑ کر بھی آرام بھی کرنا چاہیے۔ اس نے کہا۔ یہ دیکھو  
 اخبارات نہیں یہ خبر پڑھ کر کچھ۔۔۔ بھی سوچنے کا موقع ملے گا۔ اور پھر مکران سے  
 جس نے رات کو ہمارے رات بھر کیا۔ اخبار کی سرشیاں کچھ اس طرح کی تھیں۔  
 "وانا میک اور نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کی سرپرستی"  
 "برڈ کی فضائی جہاز پر ایک لاکھ ڈالر خرچ آئے گا۔"

یہ نیویارک کی خبر تھی اس میں بتایا گیا تھا کہ مشہور لکھتی راڈین وانا میک رچرڈ  
 ہی برڈ کے جیسے تین بھائیوں کے نوکر تھے۔ انہوں نے میں دوسرے رہائے  
 یہ ہیں پڑھا گیا کہ سکاٹسکی پٹی مشہور فرانسیسی ہوا باز رینی فونک کے بے چون پھلے  
 سمبر میں اڑتے وقت ایک طیارہ تباہ کر چکا ہے۔ بچا اوقیانوس کے دروازے کے

(1) Rodman Wanamaker

(2) Richard E. Byrd (Commander Byrd)



یسے ایک دوسرا طیارہ بنا رہی ہے۔

میں اخبار کو بند کرتے ہوئے اپنی بیگ سے اٹھ کھڑا ہوا اور آواز کڑی کر کے کہا  
بہتر ہو گا کہ اب ہم شام کا کھانا کھا لیں

ڈانڈ لال اپنے سٹل پر ہی لیٹ گیا۔ وہ صبح سے اسی سٹل پر بیٹھا کام کر  
رہا تھا، سوئے نچلے منزل میں اپنے منجر سے مشورہ کر کے یا کھانا کھانے کے علاوہ وہ  
اپنی بیگ سے نہیں ہلاتا۔

میرے دماغ میں یہ خیال رہ رہ کر گردش کر رہا تھا کہ ۶۰۰ میل سے بڑی اور بھری  
نامحکمہ راستہ کیونکر معلوم کیا جائے۔ میں نے اس سے پہلے چند پرکھی پرواز نہیں  
کی تھی۔ اب تک تشکی کے عام نشانات، سپاڑ، دریا، اور مہر جی وہ فانی کرتی تھیں۔ رات  
کے وقت ٹھک بروہا طیارے کے بے راستے کی باقی پہچانی روشنیاں ہوتی تھیں  
اس کے علاوہ سان وگو کے بحری کے افسران کی مدد اور شوق بھی لیا تھا۔ میں نے سوچا  
کہ ان حالات میں مجھے اپنے تجربہ پر زیادہ بھروسہ نہیں کرنا چاہیے۔ اکثر لوگ یہ کہہ رہے  
ہیں کہ میں اس کام کی تکمیل کے لیے بہت کم ہوں اور مجھے یہ احساس نہیں کہ  
میں کتنا مشکل کام اپنے ذمہ لے رہا ہوں۔ بعض لوگ تو یہ بھی کہہ رہے ہیں کہ  
کسی با اثر آدمی کو چاہیے کہ مجھے اس کام سے روک دے۔ لوگوں نے اس توجہ  
سے میرے شرکار کا ایک غلط قدم کی ذمہ داری میں مبتلا ہو جانا ضروری تھا۔ میں نے  
فیصلہ کیا کہ مجھے اپنے عظیم دائرے کے قصائی راستے کا نقشہ خود ہی بنانا چاہیے۔

سان ڈیگو کی دو ٹانگوں میں برابر قیاس کے نقشے نہ دستیاب ہو سکے۔ سان ڈیگو  
 تھا بھی نہ اعظم کی دوسری جانب۔ مگر خیر ہوئی جن نقشوں کی بھگہ ضرورت تھی۔ وہ  
 سان پیڈرو میں ایک دوکان پر مل گئے۔ یہ نقشے دو بڑے بڑے کاغذوں پر چھپے ہوئے  
 تھے۔ مرکز کے اظلال شکل کی جانب اس حد تک بڑھے ہوئے تھے کہ ان نقشوں  
 میں نیویارک اور پیرس دونوں نمایاں طور پر موجود تھے۔ اس دوکان سے دھوپ گھڑی  
 کے اظلال بھی مل سکتے تھے۔ مجھے اپنے محکمہ فوج میں کیسے ہوئے سبق ابھی تک یاد تھے  
 اس زمانہ میں میں سکھایا گیا تھا کہ زمین کی سطح کا عظیم دائرہ مرکز کے نقشے پر صرف  
 ایک خط منحنی بن جاتا ہے۔ بین دھوپ گھڑی کے نقشے پر یہی دائرہ ایک خط مستقیم کی  
 شکل اختیار کر لے گا۔ یہ کیوں؟ اس لیے کہ آپ کو ارضی کی سطح کو تراش کر سیدھا  
 نہیں کر سکتے۔ تمام نقشے کسی نہ کسی لحاظ سے منحنی قسم کے خاکے ہوتے ہیں۔  
 ڈان ڈی بال نے اپنے نقشہ زریں کے کمرے میں میرے لیے ایک میز ٹوا دی  
 تھی۔ اس پر میں نے اپنے نقشہ پیا پیسے۔ ان نقشہ جات پر ایک طرف اس عظیم  
 دائرہ کی مسافت اور راستہ دریافت کرنے کی مکمل ہدایات درج تھیں۔ پہلے میں  
 نے دھوپ گھڑی کے نقشے پر نیویارک اور پیرس کے درمیان ایک خط مستقیم کھینچا  
 وہ چھ ایک سو میل کے واسطے بنا کر اُسے مرکز کے نقشے پر تبدیل کیا۔ ہر  
 سو میل کا فاصلہ مختلف نقطوں سے ظاہر کیا اور پھر ان نقطہ جات کو خط مستقیم سے  
 ملا دیا۔ ہر نقشہ سے پہلے میں نیویارک کا فاصلہ تاپا اور پھر تقاطعی قطب نما کے

ظاہر کردہ راستہ کی پیمائش کرتا۔ اس میں تجھے ہزاروں کا فرق معلوم ہو جاتا تھا۔  
 اس پیمائش سے معلوم ہوا کہ فاسلہ اندازاً ۲۶۱۰ میل ہے۔ نقشہ پر حساب کرنے  
 کے بعد جب میں نے تمام نقاطوں کو دیا تو ایک مخفی کثیر الاطراف خط بنا۔ یہ خط شمالی  
 سمت میں نواٹس کو شیا اور نیو فاؤنڈ لینڈ کو کماٹ رہا تھا۔ مشرقی سمت بحر اوقیانوس  
 تک پھیلا ہوا تھا اور جنوبی سمت زئیر لینڈ کے جنوبی گوشے کو کاٹتا ہوا پہلا گنیا ہے  
 اس ٹکڑے سے میرے راستہ کا خط انگلستان کے نقطہ پر سے ہوتا ہوا ایک چھوٹے سے  
 نقطہ پر ختم ہوتا تھا۔ یہ نقطہ پیرس تھا۔ میری زندگی کا تمام تر انحصار اس سیاہ  
 ٹیڑھی لکیر کی صحت پر تھا۔ مجھے اسی راستہ پر پڑنا تھا۔ غلط ہونے کی صورت  
 میں زندگی سے ہاتھ دھو لینا تھا۔ میں نے سوچا کہ ان سندھوں اور ان زبویوں کو  
 مجھے کسی متبر شخص کو دکالینا چاہیے۔

اسی شہر کے نچلے حصہ میں ایک پبلک لائبریری تھی جہاں نگلیات کی ریاضی پر  
 کتابیں دستیاب ہو سکتی تھیں۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے سندھ کے درپر علم غفلت کی  
 بدولت سے بھی ایک راستہ کا نقشہ بنا لینا چاہیے۔ کئی دن کی محنت کے بعد میں بحر  
 اوقیانوس میں نیو فاؤنڈ لینڈ سے ۲۰۰ میل دور ایک نقطہ پر پہنچا۔ میں نے دو نو  
 نقشوں میں اتنی سلا بقت پائی کہ مجھے تسلی ہو گئی۔ اس کے بعد میں سمس پیمائش پر مزید  
 وقت صرف کرنا تفسیع اوقات سمجھا۔

اب مجھے اس بات کا یقین رہا تھا کہ کیا میں سمندر پر رات کے وقت معلوم

ہو سکے تھیڑوں کے باوجود ان معین کردہ راستوں پر یہ اند کہ سکونٹا کہ نہیں : مجھے خیال آیا کہ ایک زاویہ پیمائش میں جاسیے اور ٹکلی جہاز دانی کا مطالعہ بھی کرنا چاہیے لیکن فوراً ہی دل نے جواب دیا کہ زاویہ پیمائش کو متوازن رکھ کر اس کے بیچ کی مدد سے راستہ معلوم کرنا اور جہاز چلائے رہنا محالہ سے ہے۔ چنانچہ یہ خیال چھوڑ دیا۔ اس کے بعد سمجھت دریافت کرنے والے ریڈیو کا خیال دل میں آیا۔ بحریہ و پیشہ جہاز کے لیے ایسے ریڈیو استعمال کرتی رہے لیکن بعد ہی معلوم ہو گیا کہ یہ ریڈیو میرے جہاز کی جسامت کے مقابلہ میں بہت وزنی ہوتے ہیں اور میری محوۂ پرواز کیلئے سے چنداں فائدہ بھی نہیں ہوگا۔ چنانچہ ان کا خیال بھی چھوڑ دیا۔

اب میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ مجھے تو صرف ایک قطب نما کی مدد سے ہی راستہ معلوم کرنا ہوگا۔ اندیسری کامیابی کا انحصار زیادہ سے زیادہ پڑولے کے کڑاؤنے پر ہے۔ اگر میرے پاس کافی پڑول ہوا اور میں راستہ سے سینکڑوں میل بھٹک بھی گیا اور یہ پ کے حص پر کسی جگہ پہنچ گیا تو بھی پڑول مجھے لا بوشہ سے نہ جوائی مستقر اندیسری منزل متعدد پر پہنچا دے گا۔ اس تجویز کا ذکر میں نے ہال سے کیا اور ہم اسی فیصلہ پر پہنچے کہ ہر پڑول ٹیکل میں کم از کم ۲۵ ٹیکل پڑول آنا چاہیے ہم ہی سوچ رہے تھے کہ اور خبر ملی۔ اور وہ یہ تھی :-

”نیو یارک سے پیرس تک کی پرواز“

”امریکہ کے فیشن یافتہ فوجیوں کی قومی انجمن ہوا باز ڈیولوس کی مدد کیے گی“



تفصیل یہ تھی کہ ہم اس طرح - فٹینٹ کا ٹمڈ نوئی ڈیوسٹس وہ جن میں پمپل  
ایرفینڈ واقع لاگتہ آئیڈیٹس سے پیرس کی مسلسل پر عاز شروع کرنے کا  
ارادہ رکھتا ہے۔ وہ تین انجنوں اور دو پروں والا دھڑلہ ٹمڈ ہوائی جہاز  
اڑائے گا اس جہاز کا نام امریکن ٹیمپن ہو گا۔ انجن کے ادائیں نے  
فیصلہ کیا ہے کہ وہ اس جہاز کی لاگت جو تقریباً ایک لاکھ ڈالر کے قریب  
ہوگی، خود برداشت کریں گے :

یہ خبر پڑھنے کے بعد مجھے احساس ہوا کہ وقت اور مشکلات کے خلاف میری  
جنگ ابھی ختم نہیں ہوئی میں کرتا ہی نہیں کہ ہمارا کارخانہ پوری مستعدی سے میری  
حمایت پر ہے۔ ہاں نقشہ بنائے جا رہا ہے اور کاریگران نقشوں کو ٹھوس شکل دے رہے  
جا رہے ہیں تمام کارندے بخوشی اپنا مال و وقت اسی کام پر لگا رہے ہیں، اور  
بعض اوقات تو کارخانہ نصف شب تک کام کرتا ہے۔ تین ہفتوں کے  
اندراجوں نے جہاز اور اس کے پروں کے ڈھانچوں کو مکمل کر دیا ہے۔ ہال نے  
اندازہ لگا کر بتایا کہ پیرٹ آف سینٹ ریس کی ساخت اس طرح کی ہونی چاہیے کہ  
اگر اسے کفایت شعاری سے اڑایا جاسکے تو وہ ایک وقت چار ہزار ایک سو  
میل گھنٹہ تک اڑ سکتا ہے چار ہزار یہ مطلب ہے سو رستے تھے کہ ایک اور خبر  
بھم پر ٹوٹ پڑی ۔

”مائی کیسر کی اوقیانوسی پرواز“

پیرس ۱۹۱۷ء میں۔ کپتان چارلز نان ٹیسرنگ ملیم کے چوٹی کے ہوا باز نے بتایا ہے کہ وہ اس موسم گرما میں ایک فرانسیسی طیارے سے کہہ کر بھارتیوں کے اُس پارٹنر کے ساتھ جاتے گا۔ اس کا دوسرا ساتھی ریٹنٹ کوئی ہوگا جو دنیا کا مشہور ہوا باز ہے۔ ریٹنٹ کوئی کسی حادثہ میں اپنی ایک آنکھ کھو چکا ہے تاہم اس پرواز میں نان گیسر کے ساتھ اس کا یہ ساتھی ہوا بازی میں اس کی مدد کرے گا اور وہ بھی بتاتا رہے گا۔

اعلان شدہ پروازوں میں میری پرواز کے علاوہ یہ چوتھی پرواز کا اعلان تھا۔ برٹ۔ فونک ٹریوٹس امداد نان ٹیسر۔ ابھی ایک اور ہوا بازی میں ٹریوٹس پیرس سے بلا نکا جہاز کے لیے پوری تیاری میں مصروف ہے۔ یہ وہی بلا نکا ہے جسے گذشتہ فروری میں نے خریدنے کی لا حاصلی کوشش کی تھی۔

میری ٹانٹ میرے ایک شریک کار نے سینٹ لوئس سے مجھے بذریعہ ہمارے مطلع کیا کہ قومی ہوا بازی کے ادارے نے آرٹیک کی انتظامی پرواز کے لیے ہمارے داخلہ باقاعدہ طور پر منظور کر لیا ہے۔ قانون کے مطابق ہوا بازی کا داخلہ اور اس کی پرواز کے درمیان ساڑھے دو گھنٹے ہونا چاہیے۔ اب اگر میں ماہ مئی کے اختتام سے پہلے پیرس کی پرواز شروع کرتا ہوں۔ تو ہم پچیس ہزار ڈالر سے ہاتھ دھوا بیٹھنے ہیں۔ ہم اسی نگر میں تھے کہ دیکھا کہ ایک ایک امداد برٹی۔

پیرس کے جہاز کی آزمائش پرواز۔

(۱) Charles Nungesser (۲) Lieutenant Coli

(۳) Clarence Chamberlain

برٹش ہر اپریل انٹینٹ کا ٹر نوٹ ڈیوٹس اور انٹینٹ سٹیشن اور ٹریفک نے  
 ایچ اپنے دو پرس واسے لیا سے۔ امریکن لیجن، پر پہلی آزمائشی پر مار  
 کی انٹینٹ ڈیوٹس کا کہنا ہے کہ اگرچہ جہاز اچھی طرح قابو میں رہتا ہے  
 پھر بھی اصل پرواز سے پہلے ہم نہایت اچھی طرح اس کا معائنہ کر  
 لینا چاہتے ہیں

ریان فیڈری کے کاریگر میرے جہاز کو دستہ کم مدت میں بنا کر جہاز سائنس کا  
 ریکارڈ قائم کرنے کی کوشش کر رہے تھے۔ مگر یہ سب اخبارات ان کی نظر سے  
 بھی گزر رہے تھے۔ مگر آؤں رہے ان پر کہ ان کے ہاتھ پرل نہیں پڑتا تھا۔ اب  
 ہمیں کام شروع کئے۔ دوسرا معینہ ہو چکا ہے۔ اور میں نے اپنی پرواز کا تمام خاکہ  
 بناد ہی نہیں لے لیا بلکہ اپنے ذہن میں نقش کر لیا ہے۔ میں نے یہ بھی سوچ رکھا ہے  
 کہ اگر بغرض محال جہاز کی خرابی کی وجہ سے مجھے سمندر پر ہی اترنا پڑے تو مجھے  
 کیا کرنا چاہیے۔ کبھی بھی میں کوئی فلیٹس کے ہوائی مستقر کی طرف نکل جاتا ہوں اور  
 ریان کمپنی کے کسی میاں جہاز پر پرواز کرتا ہوں، کیونکہ میرے لیے ضروری ہے  
 کہ ادنیٰ سے بڑے واسے جہازوں کو کامیابی سے اڑانے کی مشق کروں۔ میرا جہاز بھی  
 اسی ساخت کا ہوگا۔ ان پروازوں کے دوران میں اس قسم کے جہازوں کی  
 امتیازی خصوصیات سے مجھے کافی واقفیت ہو گئی۔

یہ کس کے کارخانے سے میرے جہاز کا انجن ہمارے پاس پہنچ چکا ہے

ہر دو سو سال وند انجن بنے اور اس کی شکل ایک بڑے ہیرے سے ملتی جلتی ہے۔ اس انجن کی طاقت ۲۲۳ ہارس پاؤرس ہے۔ اس کے سلسلہ ساز انجن کو انجن کے ذمہ نے اور دیگر آلات نہایت چینیہ ہیں۔ میری زندگی کا سارا انحصار اس مشین کی مسلسل طاقت پر دوار پر ہے۔ کیا یہ انجن لگاتا چالیس گھنٹے چلتا رہے گا میں آج کل اسی خیال میں مستغرق رہتا ہوں۔  
اب ایک اور خبر نازل ہوئی۔

۔ مسلسل پرواز کا ریکارڈ توڑ دیا گیا۔

۔ نیویارک ۴ اپریل، دنیا میں مسلسل پرواز کا ریکارڈ ایک بار پھر امریکہ کے ہاتھ لگا۔ کپتان جیمز ہارپر کا اسٹارٹ اپنے ایک پروازے جہاز بلانکا میں ونگ آئیٹلینڈ کے ہوائی مستقر روز ویٹ پر ۵ گھنٹے گیارہ منٹ اور پچیس گھنٹے مسلسل پرواز کی۔ اب یہ دونو پرواز نیویارک سے پیرس کی پرواز مکمل کرنے میں سب پروازوں سے سبقت لے جاتے کہیے  
بے چین ہیں۔

اس خبر نے مجھے تڑپا دیا۔ سوچا کہ اب مجھے حفاظت سے آنکھیں بند نہیں کرنی چاہییں۔ یہ سب خیال میں باقی تمام حریفوں کی ناکامی کے بعد ہی میری تجویز کامیاب ہو سکتی ہے۔ میں نے اب ضروری نقشے خرید لیے اور تجربہ انر ہوائی کے راستہ پر نکال لی۔ پرواز کا خاکہ بنانا شروع کر دیا۔ راستہ منتخب کرنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ میں



اپنی تمام تجویز کو خفیہ رکھنا چاہتا تھا۔ میں یہ بھی جانتا تھا کہ کوئی دوسرا ہوا باز اس سہتہ کا پتہ ہی معلوم نہ کر سکے۔ میں بنے فیصلہ کیا کہ اپنی راہ فانی کئے لیے مجھے ایک ریڈیو یا پھر کسی دہر فضا کی جہاز ران کی ضرورت پڑے گی۔ تاکہ وہ وسطی سمندر کے چھوٹے چھوٹے جزائر کے متعلق مجھے اطلاع دیتا رہے۔ وکسٹ اینجلیئر میں اس قسم کا ایک انجلیئر ہے جو ایک کم وزن ریڈیو بنا سکتا ہے۔ میں نے سوچا کہ مجھے اسی ہفتے اس سے بات چیت کرنی چاہیے۔ ابھی اس تجویز پر میں نے عمل نہیں کیا تھا کہ ایک اور خبر ملی۔

### امریکی آزمائشی پرواز کا انجام

نیویارک ۱۰ ستمبر ۱۹۴۱ء ایک پرواز میں انجنوں والے نوکر ہوائی جہاز جسے کانڈرر جیوڈ ایولین برٹ اور اس کے ساتھی ہوا باز پیری پرواز کے لیے تیار کر رہے تھے آج بعد دوپہر ٹیڑھوں کے ہوائی ستقر پہ تباہ ہو گیا یہ جہاز آزمائشی پرواز کے بعد زمین پر اترنا تھا کہ الٹ گیا۔ اس حادثے میں تین ہوا باز زخمی ہو گئے، طیارے کو کوئی نقصان پہنچا۔ لیکن وہ قابلِ مرمت تھے۔

مجھے اس خبر پر یقین نہ آتا تھا۔ لڑی نوکر کو کوئی چوٹ نہیں آئی، لیکن برٹ ڈیڑھ اور ٹوئل زخمی ہو گئے۔ یہی سب تو پیرس تک کی پرواز کے ہوا باز تھے۔ اگرچہ میں جانتا تھا کہ اس پرواز میں میں سبقت کروں مگر سیرادل یہ نہیں جانتا تھا کہ میوے حریفوں کو تعلیم پہنچے اور ان کو بدقسمتی پر کسی طرح خوش نہ ہو سکتا تھا!

© Air Navigators © Los Angeles © Toni Fokker

© By © Bennett © Noel

بیان کہتی ہیں اب ایک ذہنی کشمکش اور اضطراب کی کیفیت طاری رہے جیسے کہ  
ایک غیر محسوس طور پر کارخانہ کی ساری فضا کسی مقابلہ میں مجھ تین مصروف رہے۔ کارگر  
یہودی تاجہ اور کالی انھماک کے ساتھ سامنے گئے پر اور اس کے متعلق اپنے نام ثبت  
رہے ہیں۔ کئی ایک جہاز پر کپڑا منڈھنے کی بجائے یہ زیادہ ضروری سمجھتے ہیں  
کہ جہاز پر ان کام ثابت ہو جائے۔ مگر پھر بھی کام میں تساہل نہیں کر رہے۔  
چیزوں کی طرح جہاز کو پٹے ہوئے ہیں۔ ہمدرد کے شکامی حالات کے لیے مجھے جس  
ساز و سامان کی ضرورت ہو سکتی ہے وہ میں نے خرید لیا ہے۔ ان اشیاء میں بڑے  
کی کشتی، پانی کے ڈبے، فوجی شیشے خود دنی، اور ہمارے اشارات کرنے کی  
مشعلیں، غرضیکہ سب قسم کی چیزیں شامل ہیں۔ میں نے مددگار کے لینوں کو بائیسکل  
کی تیوب کے اندر مہر کر دیا ہے تاکہ ان تک نمی نہ پہنچ سکے میں نے فیصلہ کیا کہ جو بھی  
پیرٹ آف سینٹ وٹس تیار ہو جائے میں آزمانشی پرواز شروع کر دوں گا۔  
ہاں سے مشورہ دیا کہ مجھے کمپٹ کی بی کے فوجی تہذیب پر تیار کر دوں میں اپنی آزاد کشتی  
پر وازوں کا انتظام کرنا چاہیے۔

اب ایک اور خبر ملی۔

نان گیسر کے طیارے نے آئٹلی پر زینگیل کر دیں

دراصل نیواک سے پیرس تک کی پرواز کا سودا ہر اچھے ہوا باز کے سر میں ہمایا  
ہوا ہے۔ نان گیسر اور دینی نوٹک کے علاوہ تین اور فرانسیسی ہوا باز دروہن

کاسٹے، تارنگان جی اس مقابلہ میں شامل ہو رہے ہیں۔

کمانڈر برٹمن کے ایک پروانے پہاڑ امریکا کی مرمت جا رہے ہیں۔ ہانڈا جہاز :  
کو از مرنو ساز و سامان اور آلات سے لیس کیا جا رہا ہے اور چند ہی دنوں تک  
نئے خاتمہ طور پر اڑانے کے متعلق سوچا جائے گا۔

کاشس کے حالات مجھے ایک ماہ پہلے سان ڈیگو چلے آنے کی اجازت دیتے :  
سپرٹ آف سینٹ لوئس اب تیار ہے مگر اسے ہوائی استقر پر لانے کے لیے  
بھی تین چار دن اور لگیں گے !

اس اثنا میں واشنگٹن سے ایک مامور وصول ہوا جس میں مجھے اطلاع دی گئی  
کہ میرے جہاز کا لائسنس نمبر این۔ ایکس۔ ۲۱۱ ہے اور میرا مسافر بے بنانے  
والا لائسنس بذریعہ ڈاک روانہ کر دیا گیا ہے۔

ان دنوں ہر شخص کو صرف اس بات پر کہ وہ جہاز اڑانے کا اہل ہے، ہوائی  
کی اجازت دے دی جاتی تھی ایک دوسرے کے تار میں انجن بنانے والے کارخانے  
نے مجھے اطلاع جمیجی کہ وہ جہاز کو گرم رکھنے کا آلہ جہاز میں نصب کرنا چاہتے ہیں  
تاکہ جہاز کے انجن کو کا بڑیر دبا سانی ہوا پھنوسے۔ تاہم انہوں نے کھا کہ وہ میرے  
نیویارک پہنچنے تک اس کا انتظار کریں گے۔

انہی دنوں یہ خبر ملی۔

بلانکا ٹوٹ گیا۔

”چیمبرلین کی مہارت نے لڑکیوں کی جان بچا لی“

نویارک ۲۴ اپریل۔ بحراوقیانوس کی پرواز میں جتھہ سینے والا ایک پر کا طیارہ بلا لنگائی بہت مشکل سے تباہی سے بچا۔ اترتے وقت بازار کے نیچے امارتوں والے آفات خراب ہو گئے۔ اس سلسلے میں جتھہ آواز دے گیا۔ طیارہ چیمبرلین تھا۔ اس پرواز میں اس کے ساتھ دو ڈسپنر لگائے گئے تھے جن کی عمر نو اور پندرہ سال تھی۔

ادھر ہم پورٹ آف سینٹ لوئس کو کمپنی کے ہوائی مسافر تھے۔ انٹرنیشنل پر پہنچ کر سے لانے۔ جہاز کا ڈسٹینج کا خانہ سے بڑے دور واز سے باسانی نکل آیا مگر چیمبرلین ٹب سے پر سنے جو ایک دوسرے ٹریسے ہیں پڑا ہوا تھا ہمارے لیے مشکل پیدا کر دی۔ پہلے تو ہمیں یہ ڈر ہوا کہ اسے باہر سے ٹکرا لکھنے کے لیے دیوار کا ایک بھتہ توڑنا پڑے۔ لیکن کچھ عرصہ سوچنے کے بعد ہم نے کچھ کے دونوں دروازے اکھاڑ دیئے اور پھر کوئیٹر حاکر کے ٹکال یا۔ اسی آواز میں ایک امداد آئی۔

”ڈیوٹس اور ڈسٹر ہوائی حادثے میں سے بچ گئے“

۔ امریکن یون آئسے وقت تبہ ہو گیا۔

پٹن ۲۶ اپریل انٹرنیشنل کا ڈسٹر نوئی ڈیوٹس اور اس کے ساتھ انٹرنیشنل ڈسٹر آج اوقیانوس پرواز میں جتھہ سینے والے جہاز امریکن یون کی آخری



آزمائشی پرواز کے دوران میں جان بحق تیسرے ہوئے۔ اس جہاز نے اگلے  
ہفتے ہی پچیس ٹنک کی پرواز پر روانہ ہونا تھا۔ بہانہ سینٹر فیلڈ کے  
ہوائی مستقر کے پاس کی دلدلی زمین پر اڑ رہا تھا کہ وہ ایک ٹیپ کی  
طرت تیزی سے گرا۔ کاشا یمن نے مختصر پانی کا ایک بڑا سا پھینکا دیکھا  
اور جہاز دلدل میں جا دھنسا۔

اسٹیشنریو ایکس کے پریس کی پرواز کے متبادل نے گفتگوں کی جان لی اور  
تجربہ یہ کہ ایک سے زیادہ انجنوں والے جتنے بھی جہاز تھے وہ سب تباہ ہو گئے  
فونک انہما سکا کی، بڑو کا فوکر، اور اب ڈیوس کا کی سٹان نہان، سب ان تباہ شد  
جہازوں میں شامل ہیں، چاہے آدمی اس وقت تک اپنی جانیں تلف کر چکے ہیں۔ اور  
تین آدمی زخمی ہو چکے ہیں اور تو اور بلانکا بھی ٹوٹ چکا ہے!

آج جس میں سپرٹ آف سینٹ لوئس کو پہلی آزمائشی پرواز پر اڑاؤ تھا۔ آج  
۲۶ اپریل کا دن ہے۔ ٹھیک سا آدھ دن ہوتا ہے جب اس جہاز کی تعمیر کا کام شروع  
ہوا تھا۔ اتنے چوڑے ریل کے پیروں کے ساتھ اڑنے سے پہلے جہاز گازی میں پہ  
دورنا بھی حیران کن معلوم ہوا۔ میں نے جہاز میں گئے ہوئے آلات پر اپنے سامنے  
بھیٹے ہوئے ہوائی مستقر اور کھٹے آسمان پر نظر دوڑائی، پھر انجن چلا دیا۔ سامنے والی  
پیشروال کی ٹینکی میں۔ نظر کو روک رہی تھی۔ مگر ایک طرت ٹھٹک کر ہر چیز کو باسانی  
دیکھ سکتا تھا۔

میں نہایت آہستہ سے چکر کاٹتا ہوا، ہوائی جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پر سے  
 گیا۔ اور پھر خلیج سان ڈیگو کی سمت جہاز کا رخ پھیر دیا۔ جہاز کے ایلیرن کسی قدر  
 اونچے تھے، دوسرے عمودی پر کو تھوڑا سا ہموار کرنا پڑا۔ میں نے دیکھا کہ ان دونوں  
 حصوں کو درست کرنا پڑے گا۔ یہ چیزیں میں اپنی نوٹ بک میں لکھتا گیا۔ اس کے  
 بعد میں نے چھڑی کو ایک طرف گھمایا، جہاز کا پر نیچے ہو گیا۔ لیکن میرے جہاز کے  
 ایلیرنوں کا رد عمل، ریان کمپنی کے سیاری جہازوں کے ایلیرنوں کے مقابلہ میں سست  
 تھا۔ اس بات کا ہمیں پچھلے ہی ڈر تھا۔ ال نے دباؤ کم رکھنے کے ایلیرنوں کو نسبتاً  
 چھوٹا رکھا تھا۔ تاکہ جہاز پر بوجھ کم پڑے۔

جہاز کی رفتار میں نے واہبی رکھی اور چھڑی کو بالکل ڈھیلا چھوڑ دیا۔ اب انجن  
 کے سامنے کا حصہ قدرے نیچا ہو گیا۔ میں انتظار کرتا رہا کہ وہ خود اپنی اصل حالت  
 پر آجائے۔ اس عرصہ میں میں نے اپنا ہاتھ چھڑی پر سے ہٹا لیا۔ لیکن جہاز سیدھا  
 ہونے کی بجائے نیچے کی طرف جھکتا گیا۔ میں نے چھڑی کو پھر سے پکڑ لیا اور جہاز کو  
 سیدھا کیا۔ اب میں نے اپنے پاؤں جہاز کی پتوار پر سے اٹھالیے اور صرف چھڑی  
 سے کام لینا شروع کیا۔ جب میں نے سمت بدلنے کے لیے ایلیرن کو ہلایا تو جہاز

(۱) Aileron (۱) رپر کا قطعی حصہ جو اترنے اور چڑھنے میں مدد دیتا ہے۔

(۲) Fin (۲) جو راستے دقت جہاز کو ہموار رکھتا ہے۔

(۳) Stick (۳) وہ نصب شدہ چھڑی غائر جس کی مدد سے ہوا باز طیارہ اڑاتا ہے۔

(۴) Rudder (۴) وہ آگے پر رفت پر ملے ہوا باز اپنے پاؤں قائم رکھتا ہے۔ اس کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو دائیں بائیں گھماتا ہے۔

نے اٹلی جانب مڑنا شروع کیا۔ اس سے ثابت ہوا کہ جہاز کا توازن کچھ اچھا نہیں،  
لیکن ہم نے جہاز کا ٹاکہ بناتے وقت توازن پر زیادہ زور بھی تو نہیں دیا تھا۔ ہم نے  
تو صرف یہ فیصلہ کیا تھا کہ جہاز کی پچھلی سطحوں کو چھوٹا رکھا جائے، اور جہاز میں یہ عمل  
ہو کہ وہ زیادہ سے زیادہ مدت تک ہوا بردار رہ سکے!

اس طرح میں نے کئی ایک آزمائشی پروازیں کیں۔ ہم نے آخری پروازوں  
کے لیے ہم مٹی کا دن مقرر کیا تھا۔ اسی دن میں ہم فوج ٹیسٹ سے ہوائی مستقر سے  
کمپٹ کیرنی کی فوجی پرٹیکٹر اوٹڈ پر منتقل ہو گئے یہاں سے میں نے خلیج کے اس  
سختہ کی طرف اڑنا شروع کیا جہاں سکے فوج نے تین کیلو میٹر کی رفتار کا نشان سمند  
میں تیرتے ہوئے پیوٹ پر لگایا ہوا ہے۔ میں جہاز نوپانی سے تقریباً پچاس فٹ  
کی اونچائی پر لے آیا اور پھر اسے پوری رفتار سے اڑنا شروع کیا۔

اب میں نے جہاز کو متوازن رکھنے والے آلے کو درست  
کیا تاکہ پھڑی پر زیادہ زور نہ پڑے۔ بعض اوقات جہاز ٹنڈ ہوا کے جھونکوں  
کی وجہ سے ۳۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار پر پہنچ جاتا میں نے اپنی گھڑی کے ٹین  
کو دیا۔ ہر سمت تین بار پیمار کی اور ان تمام تجربات پر دواؤں کے اعداد و شمار  
اپنی نوٹ بک میں درج کر دیے۔

کمپٹ کیرنی کی طرف واپس لوٹتے وقت میں نے جہاز کی رفتار اندر انجن کی

معدی گردنوں کا تناسب بھی نوٹ کر لیا۔ اب ڈانڈ ہال کو ان تمام خفائی کے پیش نظر اپنے نظریات کو کسی قدر بدلتا پڑا۔ وہ جہاز میں مناسب ترمیم کرنی ہوگی تاکہ جہاز کے مختلف آلات بات سمجھ کر کام کر سکیں۔ وہ اور اہم فنی دوسرے کاریگوں کے ساتھ ہوائی مستقر پر میرے اترنے کا انتظار کر رہے تھے اس تمام جانچ پڑتال کے لیے ضروری تھا کہ ہم پہلی وزنی پرواز کی آزمائش کے لیے وسطیٰ ہلکی پٹرول سے بھریں۔ اس کے بعد ہمیں ہر پرواز کے لیے پائس ٹین پٹرول بڑھا دینا چاہیے۔ اور یہ عمل اس وقت تک جاری رکھنا چاہیے جب تک ہال جہاز کے آلے کی پدی طرح جانچ پڑتال نہ کر لے۔

پہلی دو تین پروازیں تو آسان رہیں۔ لیکن جوں جوں ہم ہر پرواز کے ساتھ پچاس گیلن پٹرول کا اضافہ کرتے گئے۔ جہاز ہوا بردار ہونے لگا زیادہ فاصلہ طلب کرتا گیا۔ پہیوں نے زمین پر پکڑے ہوئے چھوٹے چھوٹے پتھروں پر زیادہ جھٹکے کھلنے شروع کئے۔ تین سو گیلن پٹرول کے کر جہاز تیس سیکنڈ میں زمین سے اٹھ گیا، لیکن ٹائروں کی چٹائی بڑی طرح ہوئی۔ اور پھر پٹرول کے وزن کے ساتھ ساتھ جہاز کو اتارنا اور بھی مشکل نظر آیا۔

۔ چالی: قبضہ سے جہاز پچھیسے ۱۰۴۳ فٹ کے فاصلے کے اندازہ زمین سے اٹھ گئے۔ ہال نے اپنے مشاہدے کی اچھی طرح جانچ کرتے ہوئے کہا۔ کارخانہ کے استاد کاریٹر نے اسے سار کرتے ہوئے کہا کہ کیا ہم مزید پچاس کا اضافہ نہیں کرنا چاہتے؟

میرا زیادہ تو چار سو گیلن پٹرول سے کہ اترنے کا تھا لیکن اس خیال سے کہ



شاید اتنے وزن سے ٹائمر ٹھپٹ نہ جائیں اور ہمارا تمام منصوبہ دھڑکے کا دھڑانہ  
وہ جائے ہم نے تین سو گز پر ہی اکتفا کی۔ مجھے یہ بھی خیال ہوا کہ جس حد تک  
ٹرول کے وزن کا تعلق ہے ہمیں اپنی آزمائشی پروازیں اب ختم کر دینی چاہئیں  
ہم پہلے ہی حد سے تجاوز کر چکے تھے۔ ماہوئی اس خیال میں مجھ سے مشفق تھا۔  
اب ہمیں ٹرول کا نزع فی میل کے حساب سے نکالنا چاہیے۔ مگر وقت  
کم ہے اس لیے یہی مناسب سمجھا گیا کہ اس بات کی تحقیق سان دیگو سے سینٹ  
لوئس تک کی پرواز کے دوران میں کی جاسکتی ہے۔

اب میں گھر واپس لوٹنے کے لئے بے تاب ہوں۔ میں نے سان دیگو  
میں اپنے تمام بل ادا کر دیئے اور اپنے بنگ کا حساب بھی بند کر دیا۔ لیکن کوہ  
راکی اور جنوب مغربی علاقوں میں طوفان برپا ہیں۔ ان طوفانوں نے دن کی  
روشنی میں بھی جہاز کی پرواز کو ناممکن کر دیا ہے۔ میرا ارادہ ہے کہ سینٹ لوئس  
کی پرواز رات کے وقت شروع کروں تاکہ مجھے صبح طوفان پر معلوم ہو سکے کہ میں  
زمین پر مختلف نشانات دیکھ بغیر ٹھیک راستے پر اڑ سکتا ہوں یا نہیں!  
لیکن میں ابھی سان دیگو کے موسمیاتی چکر میں ہی پھنسا ہوا ہوں۔ آج  
درمی کا دن ہے۔ اور میں اس خبر سے دوچار ہوتا ہوں۔

”نان گیسر اوقیا کس پتہ  
فرہ کل نیو یارک سپینے گا“

پیرس ہ مئی، آج صبح جب سورج افق سے نمودار ہوا تو کپتان چارلز نان  
 گئیر اور اس کے ساتھی جو باز فرائسیسی کو لی نے اپنے دو پروں تلے  
 بیوزیر جہاز و ہوائی ٹنٹ بڑو میں پرواز شروع کی۔ ٹا بورڈ سے کے ہوائی  
 مستقر پر نیویارک کی پرواز کے لیے طیارے کو ہوا میں اڑانے کی پہلی  
 کوشش ناکام رہی مگر دوسری بار ہوا باز کامیابی سے ہوا بردار ہو  
 گئے اوسان کا طیارہ ہوا میں بڑتا ہوا آہستہ آہستہ مغربی جانب آسان  
 کی گہرائیوں میں غائب ہو گیا۔

آٹھ گاون میں نے مغرب کی سمت بڑا کابل کی پرواز کے نقشہ جات دیکھنے  
 میں مصرت کیا۔ اور ہونو لولو کے اُس طرف کے جہاز اس مطالعہ کا موضوع بنے۔  
 ان کا مطالعہ راستے کی رہنمائی کے لیے ضروری تھا۔ میرے دل میں یہ خیال بار بار  
 آتا تھا کہ جہاز کو مارنے اور اڑانے کے لیے کہیں سخت اور ٹویل ساعی ریت کا قطعہ  
 ڈھونڈوں شاید بھی سپرٹ آت سینٹ لوئس کے نیچے چٹے پنیسے والی کشتیاں لگانی  
 پڑیں۔ لیکن اگر کشتیاں لگا دی گئیں تو جہاز اتنا بڑا نہیں تھا کہ جس کی مدد  
 جہاز ہونو لولو تک ہی پہنچ جائے۔

اس رات خیالات اسی قسم کے رہے سو یا بھی تو انہی خیالات کو یہ ہوئے اور  
 صبح اٹھنے پر بھی مانع انہی خیالات کی آماجگاہ بنا رہا۔ آج ورنہ آج کے اخبار  
 میں یہ سرخی پڑھنے میں آئی کہ نان گئیر اور کو لی کو لے کر اڑنے والی جہاز و ہوائی

نیوفاؤنڈ لینڈ کے پاس دیکھا گیا ہے۔ لیکن جوں جوں وقت گزرتا گیا، اخباروں کی سرخیاں  
کچھ اس طرح بدلتی گئیں۔

”فرانسیسی ہوا باز فرانس کو شیا پہنچ گئے۔“

”اوقیانوسی پروواز کا جہاز پورٹ لینڈ کے اوپر دیکھا گیا۔“

اوقیانوسی ہوا باز بوسٹن کے اوپر پرواز کرتے دیکھے گئے۔

ان خبروں کی اشاعت کے کئی گھنٹے بعد تک نیویارک میں ان کے اترنے کے متعلق  
کوئی اطلاع موصول نہ ہوئی۔ یہاں تک کہ سیاہ مائشیپ کے اندر یہ سرخی شائع ہوئی  
”ناق گیسر اور کولی لاپتا ہو گئے۔“

فرانسیسی ہوا باز بموتوں کی طرح غائب ہو گئے۔ اب کسی کو یقین نہیں آتا کہ

ماسل فرانس کو ہیٹرنے کے بعد انہیں کسی نے دیکھا بھی تھا کہ نہیں۔ کیا اخبارات

محض افواہوں سے ہی کام چلا رہے تھے۔ لیکن یہ بات اب پائے یقین تک پہنچی

پہلے کہ وہ انٹ برڈیٹروں ختم ہو جانے کی وجہ سے اپنی منزل مقصود سے کہیں

دور خشکی یا سمندر میں گر چکا ہے! ان ذات رکاوٹیں اور دیگر المناک واقعات

کی وجہ سے اس پرواز میں اب میرا ایک تہ مقابل رہ گیا تھا۔ وہ عابلمانکا سوانی

بہانہ۔ یہاں پیرٹ آف سینٹ لوئس نیویارک سے ۲۵ میل پر سے

مغرب کی جانب کارخانے سے تیار ہو کر آزمائشی پروازوں کے دور سے گزر رہا

ہے۔ آج میں موسمیات کے دفتر میں پھر گیا۔ مجھے امید تھی کہ کم وباقولاطونانی

کڑو ہوا اس دھن سے ہٹ گیا ہو گا جس سے مجھے واپس سینٹ لوئس جانا ہے۔  
 تین دن سے اس طوفان نے اس علاقہ کا راستہ روک رکھا تھا۔  
 بلانکا نے ابھی پرواز شروع نہیں کی اور برڈ کا فوکہ ابھی سنے دے سے  
 تیار نہیں ہوا۔ ان حالات میں اگر میں اس طوفان کے پیچھے پیچھے پرواز کرتا جاؤں تو  
 اُمید کی جاسکتی ہے کہ میں سیدھا نیویارک پہنچ جاؤں گا۔ اس صورت میں قبل اس  
 سے کہ برقی حالات کسی دوسرے کو اڑنے کی اجازت دیں میں اپنی پرواز شروع کر  
 سکتا ہوں۔





## باب چہارم

۱۹ مئی کی شب کو موسم ٹھہرنا شروع ہوا۔ گزشتہ رات میں ایک لمحہ کیلئے بھی نہیں سو سکا۔ حالانکہ دوسرے دن مجھے پیرس کی پرواز کو شروع کرنا تھا۔ اب دن چڑھ آیا۔ امد میری تمام متناؤں کا مرکز وہ لمحہ ہے جس میں مجھے ہوا بردار ہونا ہے :



میں نے دس مئی کا دن سان دیگو سے پرواز شروع کرنے کے لیے منتخب کیا، پہلے میں بیان کمپنی کے کارخانے گیا اور وہاں مختلف کاریگر دن کو الوداع کہا، اس کے بعد موٹر میں بیٹھ کر ڈیج ٹلیٹس کے ہوائی اڈے پر پہنچا اور وہاں سے اپنے طیارے کو اڑا کر نارٹھ آئیلینڈ کے اڈے پہلے آیا۔ یہاں سے ہی میری پرواز کا آغاز ہوا تھا۔ تین بج کر پچیس منٹ بعد وہ پہر بھرا کابل کے وقت کے مطابق سپرٹ آف

سینٹ لوئس ہوا بردار ہو گیا اور میں نے اپنے وطن سینٹ لوئس کا رخ کیا۔  
 موسم خوب ہونے کے وقت میں ایری زونا کے اوپر پرواز کر رہا تھا۔ بہانہ  
 کی بندی ظاہر کرنے والا آدھ رفت پیا، ہزار رفت ظاہر کر رہا تھا اور میں اور  
 بھی بند ہونے کی کوشش میں مصروف تھا کہ پہاڑیوں سے اونچا اڑ سکوں مگر  
 بڑھتی جا رہی تھی۔ اندھیرا چاروں طرف سے گھیرا ڈال رہا تھا اگرچہ پاندلی ہلکی ہلکی  
 روشنی بھی بڑھتی جا رہی تھی۔ میں زمین کے نشیب و فراز کو ایک خاک کی شکل میں دیکھ  
 رہا تھا۔ میں نے جہاز سے اشارات کرنے والی روشنی کو تختہ آلات پر ڈالا۔ ہر آلے  
 کی سوئی اپنی اپنی جگہ پر کام کر رہی تھی۔ میں نے جہاز کا روزنامہ پورا کیا اور اپنی جگہ  
 پر مطمئن ہو کر بیٹھ گیا۔

انجن بار بار ہچکے کھاتا اور ہتھوکتھو کی آواز کچھ اس طرح نکال رہا تھا کہ شاید  
 ابھی بند ہو جائے گا۔ ایسا محسوس ہوا جیسے انجن پر ریشہ طاری ہونے والا ہے میں  
 نے پھری کو مضبوطی سے پکڑ لیا اور نیچے دیکھا سپاند کی روشنی میں صرف اتنا معلوم ہوا  
 کہ میں پہاڑوں کے اوپر اڑ رہا ہوں، میں نے انجن کی رفتار کو آہستہ کیا اور تختہ  
 آلات پر ایک بار پھر روشنی ڈالی۔ اب اگرچہ انجن متواتر ٹھیک چل رہا تھا مگر جہاز  
 کے سارے ڈھانچے کو ایک سخت جھٹکا لگا۔ میں نے ہوا اور پٹرول کے ٹانے ٹانے  
 آگ کو آہستہ سے پیچھے کھینچا۔ اب کچھ قوی ہو گیا اور اس سے انجن کو زور پکڑنا پڑا۔

© Arizona Instrument Panel Mixture

ریٹرل اور ہوا سے ہوا مادہ جس کے زور سے انجن چلتا ہے۔

تھا، مگر انجن سے برابر ٹھوٹھو کی آواز آتی رہی۔

میں نے سوچا کہ کیا ان پہاڑیوں پر سجاات مجبوری رات کے وقت اُترنا جاسکتا ہے؟ کیا میری پیرس کی پرواز کا منصوبہ ان ہی سنگلاخ پہاڑیوں میں ختم ہو جائے گا؟ اس وقت میں تقریباً دو سو گیلیں پٹرول لے کر ایسی زونانے بحرین علاقوں پر سے اُڑ رہا ہوں، ہزار بافت نیچے بیابانی ڈھلانیں پہاڑیوں کے اوپر بل کھاتی ہوئی نظر آرہی ہیں۔ تھم ہی روشنی نے زمین کی جزئی سطحی تفصیلات کو چھپا رکھا ہے لیکن میں محسوس کر سکتا ہوں کہ بڑی گھاٹیاں اور شگرنیروں سے بھری ہوئی خشک وادیوں اور ناممکن زمینوں کو پیچھے چھوڑتا جا رہا ہوں۔ مجھے یہاں ایک اونچ زمین بھی مہوار نہیں نظر آتی جس پر میرا جہاز بوقت مصیبت اُتر سکے!

جہاز کی بندوبست رفتہ رفتہ کم ہوتی جا رہی ہے۔ لیکن میں اب بھی سطح سمندر پر کئی ہزار فٹ بلند ہوں جہاز کا پنکھا انجن کو طاقت پہنچا رہا ہے۔ ہوا کسی سمت سے چل رہی ہے؟ نابالہ ابھی تک شمال مغربی جانب سے ... کیا میں ہوا کے منبع پر اُتر دوں یا اس کے مناعت؟ کیا ڈھلان کی اتارائی کی طرف بہتر ہوگا؟ آخر انجن میں کیا خرابی ہے؟ پٹرول اور ہوا کے امتزاج کی آواز بدستور آرہی ہے۔ میں نے پٹرول معدوم کو طمانے والے آد کو ہر سمت گھما کر دیکھ لیا ہے، لیکن معلوم نہیں کیا وجہ ہے کہ کوئی خاطر خواہ نتیجہ برآمد نہیں ہوتا۔ تین پاؤں ٹڈکا دباؤ! مان یہ تو ٹھیک ہے! یہی دباؤ ہونا چاہیے تو پھر کیا ہوا؟ کیا کمپر کو الگ الگ گئی ہے؟

(پہاڑیوں کی گہری گئی پھٹی دیواریں)



نہیں تو! اور جب کمپور کی گھنٹی مرد مٹا ہوں تو کچھ اثر نہیں ہوتا نہ کمپور تیز ہوتا ہے  
 نہ کمزور بعد انجن ایک ہی طرح چلتا رہتا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ کمپور بننے کی جگہ پانی  
 پہنچ گیا ہو لیکن یہ کیسے ہو سکتا ہے؟ پانی کا وہاں گزر کیسے ہو سکتا ہے اور ہم  
 نے تو اسے اچھی طرح خشک کر دیا تھا!

میں نے انجن کو پوری طاقت پر چھوڑ دیا۔ انجن کا ٹھونھو کرنا کچھ کم ہوا۔  
 اب میں نے پٹرول اور ہوا ملائے واسے آگے کو بڑی احتیاط سے دبانا شروع  
 کیا کہ مکچو زور پکڑے اس سے بھی کچھ مدد ملی۔ غلامی بہتر جانتا ہے کہ جب میں نے  
 یہی عمل پہلی بار کیا تھا تو نتیجہ ندارد کیوں تھا؟ اب انجن نسبتاً پہلے کے بہتر طور پر  
 چل رہا ہے۔ میں نے چکر کاٹنے شروع کئے۔ پٹرول اور ہوا کی نیچھ ملاوٹ اور  
 انجن چلانے واسے آگے پر قدرت حاصل کرنے کے بعد میں نے محسوس کیا کہ  
 میں آہستہ آہستہ بلند ہوتا جا رہا ہوں۔ اس مشعل میں پھنسنے ہوئے مجھے تقریباً بیس  
 منٹ گزر چکے ہیں۔ جہاز کا ہنگامہ اب بہتر طور پر گردش کر رہا ہے۔ شاید  
 انجن کی یہ حالت بلندی اور سروری کی وجہ سے ہو۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے انجن  
 کی طاقت کو اور بھی بڑھانا چاہیے اور پٹرول اور ہوا کو ملائے واسے دیکھوں  
 آگے کا ذرا غور سے مطالعہ کرنا چاہیے۔

میں نے چکر کاٹنے ختم کر دیئے۔ اور سینٹ لوئس کی سمت راستہ اختیار کیا۔ جہاز  
 کو اب میں ابھی زیادہ بلندی پر لے گیا تھا کہ پہاڑیوں کے اوپر اوپر پرواز کر سکوں انجن  
 اب بھی کبھی کبھی بند ہو جاتا ہے۔ وجہ نہیں میں زیادہ بلندی پر پرواز کرتے کی کوشش  
 کرتا ہوں اس کی حالت بدتر ہو جاتی ہے۔ لیکن ان پہاڑیوں پر بغیر کسی حادثہ کے پرواز

کرنے کے لیے مجھے کم از کم دس ہزار فٹ کی بلندی پر اڑنا چاہیے۔

دور سامنے تارے آہستہ آہستہ مانند پڑتے جا رہے تھے۔ صبح ہونے کی پہلی نشانی باتمبات میں پہاڑوں اور صحرائوں کو دکھائی دیا۔ ایک وقت تو میں تیز و تیز فٹ کی بلندی پر بھی اڑ رہا تھا۔ اب کم بلندی پر ہوں اور جہاز کا انجن بہت ہموار طریقے پر چل رہا ہے۔ میں ریاست کنساس کے اوپر ہوں لیکن کہاں اور اپنے متعین راستے سے کتنا دور؟ یہ معلوم نہیں۔ اگر قطب نما کی مدد سے راستہ سوا کرنے میں شدید غلطی واقع ہو گئی ہو تو او قیانوسی پر واز شذیع کرنے سے پہلے اس کی تصحیح کر لینا چاہیے کیوں کہ اس لمبی پرواز میں غائبانہ قطب نما ہی میرا سچا ماہنامہ ہوگا۔ مشرق میں پیازی رنگ کی ایک جھلک پھیل کر دن کی صورت میں نمودار ہو گئی۔ دور ریل گاڑی کا دھماکا نظر آیا۔ شمال مغرب میں ریل کی پٹریاں بل کھاتی ہوئی دکھائی دیں اور میرے جہاز کے دائیں پرکے نیچے سے ہوتی ہوئی ایک چھوٹے شہر کو نکل گئیں۔ پوچھنے سے پہلے میں نے ایک کافی چوڑا دریا عبور کر لیا اگر یہ دریا تھے آرکنساس ہو تو مجھے وہی چھٹا سے تقریباً ۱۰ میل مشرق کی سمت ہونا چاہیے۔

یہاں ایک وائن ہے جو تہاں مشرق سے آتی ہے۔ پھر ایک تیسری ریلوے وائن ہے جو سیدھی مشرق سے آتی ہے اور جنوب مغرب کی طرف مڑ جاتی ہے۔ میں کنساس کا نقشہ کھول کر دیکھتا ہوں۔ میری نظریں اور ادا حیرت مہرتی ہیں اور

آخر مجھے جغرافیائی وضع کا سراغ مل جاتا ہے۔

میرے دائیں طرف جو لائن ہے وہ کیرٹی ویل کو پارٹنرز سے ملاتی ہے۔ میں اپنے راتے سے پچاس میل کے قریب جنوبی سمت ہٹ گیا ہوں۔ ظاہر ہے کہ میں گھنٹے تک ان جھگڑوں کا مقابلہ کرتا رہا ہوں جن کی نوعیت مجھے معلوم نہ تھی۔ لیکن اُمید ہے کہ سمندر پر اڑان کے دوران میں نسبتاً بہتر طریقہ اختیار کروں گا۔ میں صبح کے آٹھ بجے کے قریب سینٹ لوئس پہنچ گیا۔ لمبرٹ کا ہوائی مستقر کراسر میز اوڈ شاواب ہو گیا ہے۔ جب میں فروری میں گیا ہوں تو ہر طرف کچڑ ہی کچڑ پھیلی ہوئی تھی۔

چودہ گھنٹے اور پچیس منٹ کی مسلسل پرواز کے بعد سپرٹ آف سینٹ لوئس زمین پر اترنا۔ بحرالکاہل کے ساحل سے آج تک کسی نے اتنا تیز ہوائی سفر نہیں کیا تھا۔ زمین پہ اترنے سے بعد میں جہاز کو فینٹل کارڈ والوں کی جہاز گاہ کے سامنے لے گیا۔ بل اور فرنیٹ۔ ایروٹن جن کے لیے میں ڈاک سے جہاز ارایا کرتا تھا مجھے خوش آمدید کہنے کے لیے تقریباً نصف درجن ہوا بازوں اور کاریگروں کو لیے وہاں موجود تھے۔ اب سینٹ لوئس کے اخبارات کے نامہ نگار بھی ہوائی مستقر پر آدھلکے۔ ہم سب ہنستے مذاق کرتے ناشتہ کے لیے ایک ہوٹل کی طرف پل دئے۔

میں نے نان کیر اور کولی کے بارے میں پوچھا۔ دو روز قبل یہ فزائسی ہوا باز

وہ زمان پر دناز میں لاپتہ ہو چکے تھے :

ایک اخباری نامہ نگار نے مجھے بتایا۔ ایک اطلاع کے مطابق ایک برطانوی بحری جہاز نے انہیں سمندر میں ڈوبتے ہوئے پکڑ لیا۔ لیکن اس خبر کی ابھی کوئی تصدیق نہیں ہوئی۔ کیا تم نے محکمہ خارجہ کے اعلان شدہ نمائندے متعلق سنا ہے ؟  
نہیں وہ کیا بے یں نے بے تابی سے پوچھا۔

پیرس سے ہمارے سفارت خانہ اس بات کی اطلاع دی ہے کہ نان گیر اور کوئی کئے تعلق صحیح طور پر کچھ معلوم ہونے سے پہلے فرانس میں کسی امریکن جہاز کے اترنے سے شاید کچھ غلط فہمی پیدا ہونے کا ڈر ہے۔ بہر حال پر دناز پر ابھی تک کوئی پابندی نہیں عائد کی گئی۔ یہ صرف اطلاع کے طور پر بتا دیا گیا ہے۔ یہ اخباری نامہ نگار نے وضاحت کرتے ہوئے بتایا۔

لیکن بلائیکا جہاز اپنی پرواز شروع کرنے والا ہے۔ ہجوم میں سے کسی نے کہا کہ یہ خبر تمہارا کیا ارادہ ہے ؟ کسی اور نے پوچھا۔

میں کچھ از کھ نیو یا رل ضرور جانوں گا۔ میں نے جواب دیا۔ اگر نان گیسر اور کوئی گم ہو چکے ہیں تو اب ہمارا فرض ہے کہ ہم اس مہم کو سر کرنے کے لئے اپنی کوششیں جاری رکھیں۔

ہم ابھی کوئی ہوٹل میں ناشتہ ہی کر رہے تھے کہ ہیرلڈ ایکسی اوریری ٹیٹ

پہنچ گئے۔ اسی آٹنا میں میرے دوسرے شرکار نے ٹیلیفون پر مجھے مبارک باد کہی  
 اور پھر خود بھی آگئے۔ ان سب نے یہی پوچھا کہ میں کتنا عرصہ سینٹ لوئس میں قیام  
 کر سکتا ہوں چونکہ ایوان تجارت اور چند دیگر ادارے میرے اعزاز میں چند دعوتیں  
 دینا چاہتے ہیں۔ بیشک میں سینٹ لوئس کے اپنے جہاز میں پرواز کر رہا ہوں  
 اور پھر سینٹ لوئس میرا پناہ گاہ ہے۔ لیکن یہ بھی صحیح ہے کہ اگر میں نے پرواز  
 میں خود جلدی نہ کی تو دوسرے لوگ مجبور کر دیں گے کہ سب کام چھوڑ کر پرواز  
 کی طرف رجوع کروں۔

یہ تم ٹھیک کہتے ہو، انہوں نے کہا۔ ہم تمہارے اعزاز میں منعقد ہونیوالی  
 تمام تجویزوں پر قلم پھیر دیتے ہیں۔ تاکہ آج رات تم اچھی طرح آرام کر سکو اور صبح  
 سویرے ہی تم نیویارک کی طرف سدا جاؤ۔

چنانچہ صبح آٹھ بج کر تیرہ منٹ پر میرا جہاز ہوا۔ بوشس تھا۔ میں اڈے کے  
 سلت گھنٹے بعد زیرہ مین ہٹین کے اوپر پہنچ گیا۔ اب ولنگ آئی لینڈ بہت  
 قریب آ رہا تھا۔ اس جگہ مجھے مین ہٹائی اڈے نظر آئے۔ کرٹس، منڈویٹ  
 اور محکمہ صحت کا ہوائی اڈہ! چل! اور چل! کا ہوائی مستقر، ہمارا تھا اور کرٹس جہاں  
 مجھے اترنا تھا میرے بوہل ہوائی جہاز کے لیے بہت چھوٹا تھا۔ ان حالات  
 میں میں نے روز ویٹ کے ہوائی مستقر ہی کو منتخب کیا۔ اور یہ مستقر تھا  
 ہی اتنا لمبا چوڑا کہ یہاں جہاز اترنے میں کوئی دقت پیش نہ آ سکتی تھی۔

(نیویارک کا صدریختہ) Long Island (۴) نیویارک کا ایک حصہ Manhattan (۵)

(۳) Curtiss (۴) Roosevelt (۵) Mi hell



میں نے کرگس کے ہوائی اڈے پر چکر کاٹنے شروع کیے۔ جہاز کو تیزی سے  
 موڑا اور جہاز چلانے والی ٹکنڈی مروڑ کر انجن کو بند کر دیا۔ لوگ کچھ سے بیٹھے  
 دوڑ کر ہوائی مستقر پر آ گئے۔ بعض تو میں اس جگہ پہنچ گئے جہاں میرے جہاز کو  
 اترنا تھا۔ میں نے انجن کو پھر کھولا دیا اور جہاز کو راستے سے ہٹا کر ہوائی گنج  
 اتر گیا۔ اب میرے جہاز کو فوٹو گرافروں نے ٹیکہ لیا۔ میں بہت سنجیدہ جہاز سے  
 ٹیکے سے دُور ہو لیکن یہی تمام سچ و پکار ہے۔ کار ٹکی۔ کار ٹیکروں نے مجھے  
 جہاز نگاہ کی طرف آنے کا اشارہ کیا۔ میں نے انجن پر بند کر دیا اور اڈے کے  
 غازیں نے میرے جہاز کے پیٹروں کا سائینڈ شروع کیا۔ ہجوم نے مجھے جہاز میں  
 بیٹھے بیٹھے ہوئے ہی کھینچتے کھینچتے دستک پیل کرتے شور و غل مچاتے اپنی  
 لپیٹ میں لے لیا۔ نوبت یہاں تک پہنچی کہ ہوائی مستقر کے ایک آئینہ کو  
 آگے بڑھ کر انہیں روکنا پڑا۔

مجھے کیسی جانتی تھی ہیں، اور میں اس ہوائی مستقر کا منتظر ہوں مگر نے تمہارا  
 جہاز سے ایسے ایک خاص جہاز نگاہ تیار کر رکھی ہے۔ یہ شخص کرگس کینی کا مشہور  
 آزمائشی ہوائی جہاز تھا۔

اتنے میں ایک موچیوں والا دُبل پتلا شخص میرے پاس آیا اور اس نے  
 کہا۔ مجھے ڈیڑھ گھنٹہ پہلے میں رائٹ کینی کے محکمہ تعلقات عامہ کا نمائندہ  
 ہوں۔ مجھے اپنی کینی کی طرف سے ہدایت کی گئی ہے کہ تمہاری ہر ممکن دُکروں

کیا مجھے اپنے جہاز کے خاطر خواہ معلومتے کے لیے ایک قابل کاریگر مل سکتا ہے؟ ہمیں نے بلا تھ سے پوچھا۔ بے شک! "اُنس نے پورے اعتماد سے جواب دیا۔ ہمارے پاس دھڑل دھڑل انجنوں کے دو بہترین کاریگر ہیں اور وہ دونوں تمہارے منتظر ہیں۔ اور یہیں ہیں پھر پاس ہی کھڑے ہونے دو شخصوں سے میرا تعارف کراتے ہوئے کہا۔ یہ ہے کین بوڈیکر اور یہ ہے ایڈم ٹیلیکان۔"

میں اپنی جگہ سے نیچے اتر اتو کیا دیکھتا ہوں کہ نوٹو گرافر لینار کرتے ہوئے چلے آ رہے ہیں۔ یہاں سینٹ بونس اور سان ڈیگو کے برعکس معاملہ ہے۔ یہ لوگ تو ایک دوسرے کو برا بھلا کہتے اور دھکم پیل کرتے تھے تاکہ اچھی جگہ حاصل کر لیں اسی عالم میں انہوں نے مختلف زاویوں سے میری تصویریں اتاریں۔

اب نامہ نکار آئے رطھے اور رسالات کی بوچھاڑ کر دی یہاں تک کہ ڈک بلائیٹھنے آگے بڑھ کر اور سب کو روکتے ہوئے کہا۔ "بھائیو۔ آرام سے کام کرو اور اس تنظیم سے کام لو!"

اسی اثنا میں تین انجنوں والا نوکر طیارہ ہمارے سروں کے اوپر کبر جا۔ یہ وہی طیارہ "امریکہ" ہے جو گذشتہ ماہ ایک حادثے میں ٹوٹ گیا تھا۔ اب مرمت کے بعد دوبارہ موضع پرواز میں تھا۔

برڈوینیا دوبارہ پرواز کے لیے تیار ہو گیا ہوگا۔ ہجوم میں سے کسی نے کہا۔  
بلا تھ ابھی باضابطہ طور پر اخباری نمائندوں کے ساتھ میری ملاقات کا انتظام

کسی راتھاگو میں چکے سے جہاز گاہ کے اندر کسک آیا۔ جہاز کے کاریگر، سپرٹ آت سینٹ بونس کو دیکھتے ہوئے اندر سے بارہتے تھے۔ اگرچہ بوڈیکر اور دیگران میرے جہاز پر کام کر رہے تھے لیکن وقت زیادہ ہو جانے کی وجہ سے انہوں نے کام بند کر دیا۔

مجھے کل صبح اپنے قطب نما کے پے بلیفون کراہتے "میں نے ان لوگوں سے کہا، اس کی تو چنداں ضرورت نہیں۔ بوڈیکر نے پائیز آلات کمپنی کے نمائندے سے میرا تعارف کراتے ہوئے کہا، اس شخص کے پاس زمین سے نہ اثر لینے والا قطب نما میرے جہاز میں نصب کر لے کے پیسے تیار رکھا تھا میں بہت ممنون ہوا۔ اب دیکھم آئیکل کمپنی کے نمائندے سے میری پٹرول کی ضروریات کے متعلق پوچھا۔ میری چرائگی کی کوئی انتہا نہ رہی جب میں نے دیکھا کہ ان تمام اداروں نے جن سے ملنا مجھے ضروری تھا، اپنے اپنے نمائندے خود ہی مجھ سے ملنے کے لیے یہاں ہوائی اڈے پر ہی بھیج دئے تھے!

ایک مضبوط ہاتھ کی گرفت نے مجھے جھٹکا دیا۔ میں نے مڑ کر دیکھا تو ایک ڈاک باریتھ تھا، اس نے مجھے بتایا کہ اعلیٰ نامہ نگاروں کے ساتھ اس نے میری ملاقات کا خط خواہ انتظام کر دیا ہے۔ کیا دیکھتا ہوں کہ ایک جہاز گاہ کی آڑ میں بیس تیس اخباری نامہ نگار بنے تالی سے میرا انتظار کر رہے ہیں۔ بہر حال ان سے منفرز تھا۔ چنانچہ ان کی طرف متوجہ ہونا ہی پڑا۔ اور انہوں نے سوالات کی

(۱) Pioneer Instrument Company

(۲) Vacuum Oil Company

بوجھا کر دی۔

”آپ پریس کی پرواز کب شروع کرنے والے ہیں؟“  
 رفی الحال تو میرے جہاز پر کچھ کام ہو رہا ہے۔ مجھے کچھ آلات بھی درکار  
 ہیں ایک اچھا ناقطب نما بھی نصب کر دینا ہے۔ اس تمام کام کے ختم ہونے  
 پر موسم نے اجازت دی تو میں روانہ ہو جاؤں گا۔ یہی سچ بات ابھی تھی۔ مگر اس  
 سے بہت کم لوگوں کی تسلی ہوئی۔

”کیا آپ پرواز کل شروع کر رہے ہیں؟“  
 ”نہیں نہیں۔ میں نے کہا ہے میں اس سوال کا کوئی قطعی جواب نہیں دیتا۔  
 سنا شاید ابھی کئی دن انتظار کرنا پڑے“

”آپ اپنی راہ مافی کسمیے کیا چیز استعمال کریں گے؟“  
 ”صرف جہاز کا قطب نما“  
 ”کیا آپ زاویہ پیمائی کا آلہ بھی اپنے ساتھ نہیں لےیں گے؟“  
 ”نہیں۔“

”ریڈیو؟“

”میں ریڈیو بھی ساتھ نہیں رکھوں گا۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ ریڈیو بہت بھاری  
 ہوتے ہیں اور پھر ریڈیو سازی نے اتنی ترقی بھی نہیں کی کہ میرے حسبِ منشا کوئی  
 ریڈیو مجھے مل سکے۔“

”لیکن بڑا اور چمیر لہن تو زاویہ پیمائی کے آسے اور ریڈیو بھی ساتھ لے جا رہے ہیں۔ نامہ نگاروں میں سے ایک نے پوچھا :

”میں اس بات پر بہت کچھ غور کر چکا ہوں مگر اسی نتیجے پر پہنچا ہوں کہ مجھے زیادہ دنوں داراللات کی جگہ پڑوانے سے اپنا چاہیے؟ میں نے اپنے نقطہ نظر کی وضاحت کرتے ہوئے کہا :

”میرے بہاناؤ میری پرواز کے متعلق سوالات جب ختم ہونے لگے تو ان لوگوں نے سوالات کا رخ میری ذات کی طرف پھیر دیا۔ اور ایسے ایسے برنجی سوالات کئے کہ ان سوالات کا نام میں نماظر خواہ جواب دے سکتا تھا اور نہ وہ مقبول ہی تھے، مثلاً :

”آپ راستے کے لیے کس قسم کا ٹوسٹ ساتھ لے جا رہے ہیں ؟“

”آپ کو کونسا کھانا زیادہ مرغوب ہے ؟“

”پرچہ فوجیوں کے متعلق آپ کا کیا خیال ہے ؟“

مجھے اپنے کمرے تک پہنچتے پہنچتے شام ہو گئی۔ میں شہر سے لچر وود گارڈن

سٹی ہوٹل میں ٹھہرا تھا، شام کے گھانے کے وقت بلا تدر نے نیویارک سے

پیرس پہنچنے والی جہاز میں حصہ لینے والوں کے متعلق مجھے پوری تفصیلات بہم پہنچائیں

۔ دزولٹ کا ہوائی اڈا تقریباً ایک میل لمبا ہے۔ اور دو بھل جہازوں کے بدلے

نہایت کمزور، ٹائڈر، چوڑے بڑے اس اڈے کا پتہ سے رہا ہے۔ تاہم



میں اسے استعمال کرنے کی اجازت تمہارے لیے لے سکتا ہوں۔ اس کا اپنا نوکر جہاز گاہ میں بند پڑا ہے۔ اور بلانکا جہاز میرے جہاز سے تھوڑی ہی دور کرش کے ہوائی اڈہ پر کھڑا ہے۔ میں نے بلانکا کے متعلق ادھر ادھر سے پوچھا۔ کچھ لوگوں نے بتایا کہ موسم کی خرابی ذاتی مشکلات اور کمی اور قسم کے جھگڑے اس کی پرواز کے راستے میں ٹائل ہو رہے ہیں۔ مجھے خود گزشتہ ماہ کی شائع شدہ ایک خبر یاد آئی جس میں بتایا تھا کہ یوین نے اپنے طیارے بلانکا کے لیے غیر متوقع طور پر یہ اعلان کیا تھا کہ اس نے ٹائڈ برٹمانڈ کو اس کی رہنمائی کے لیے منتخب کیا تھا اور باقی رہا جہاز کا فیصلہ تو وہ کلیرنس چیمبرلین اور برٹ اکاٹا میں سے ایک کے انتخاب کے لیے قدم اندازی سے کام لے گا!

بلانکا نے مجھے بتایا کہ اکاٹا نے اپنا نام واپس لے لیا ہے اور اب بڑے بڑے کے ساتھ مل کر پرواز میں حصہ لے رہا ہے۔

رات کے کھانے کے بعد ہم دونوں کرش کے ہوائی مستقر پر گئے۔ ملیکان ابھی تک میرے جہاز پر کام کر رہا تھا ہمیں دیکھ کر بوڈیکر نے بھی اپنا کوٹ اتارا اور کام میں مشغول ہو گیا۔ بلانکا مجھے ایسا چھوڑ کر نامہ نگاروں کے پاس گیا۔ واپس پر اس نے بتایا کہ میرے یہاں اچانک پہنچ جانے پر عرفیوں کی صفوں میں کھلسی مچ گئی ہے۔ اس نے یہ بھی بتایا کہ اخباری نامہ نگاروں کے بیان کے مطابق نوکر اور بلانکا دونوں طیاروں پر کارگیٹوں کو خالی وقت میں بھی کام کرنے کا

حکم دے دیا گیا ہے۔

ہم ہوش واپس آئے اور میں رات بھر خوب ٹھہری نیند سویا۔ صبح سویرے بلا تھ نیویارک کے روزنامے ٹیکر میرے کمرے میں داخل ہوا۔ میں نے اپنی نیم وا آنکھوں سے ہی اخباروں کی سرخیوں پر نظر ڈالی تمام اخباروں میں "محمود اقبال پر ہی بیرون نام بڑے بڑے حروف میں چپا ہوا تھا۔"

"لنڈ برگ نیویارک میں۔"

"بھری پرواز کی تیاری۔"

"چیمبرلین اور لنڈ برگ بھری پرواز کی تیاری کر رہے ہیں۔"

اب تم سب پر سبقت لے گئے ہو۔ اور کوئی شخص کیل فورنیا کے راستے

سے تمہاری پرواز کا مذاق نہیں اڑا سکتا۔ بلا تھ نے مطمئن ہو کر کہا

۔ موسم کا کیا حال ہے؟ میں نے پوچھا

۔ ابھی تک خراب ہے۔ جواب ملا۔

کرٹس کے ہوائی مستقر پر پہنچے تو دیکھا کہ بوڈیکر اور طیارگان ہمارے استقبال

کے لیے کھڑے ہیں۔ ان بے چاروں نے تمام رات جہاز پر کام کیا تھا۔

ہم نے جہاز کے ٹکے کو کرٹس کمپنی کے کارخانے میں پہنچا دیا ہے۔ چونکہ اس

میں ایک بال آگیا ہے۔ کمپنی دے تمہارے جہاز کے لیے ایک نیا ٹکے تیار کر

رہے ہیں۔ طیارگان نے مجھے بتایا۔

کرٹس کمپنی جو مائٹ کمپنی کی بہت بڑی حریف تھی، بغیر اجرت لئے میرے

ٹکے کی مرمت کر رہی تھے۔ یہاں ہر چیز کی یہی حالت ہے۔ ایک دوسرے

کی ضد ہند کام چس رہا ہے۔ اتنے میں کلیرنس پیرلین میرے پاس آگلا۔ اس نے پہلے تو سری کامیابی کی دعا کی پھر مجھ سے کچھ باتیں کیں۔ بعد میں کمانڈر برڈ بذات خود میرے پاس آیا اور مجھے اپنا ہوائی آڈہ بلا اجرت استعمال کرنے کی پیش کش کی۔ اس پیش کش کے باوجود وہ نیویارک سے پیرس تک کی پرواز میں حصہ لینے کا پہلے کی طرح نہایت سنجیدگی اور مضبوطی سے خواہاں تھا۔

صبح کا بیشتر حصہ میں کاریگروں اور ماہرین آلات کے ساتھ سپرٹ آفٹ سینٹ لوئس پر کام کرنے میں گزارتا۔ پٹرول اور ہوا کو ملانے والے آئے کو نرم رکھنے کے لیے ٹیکنانجن میں ایک بجلی کا آتش دان نصب کر رہا تھا، ہم اس نتیجہ پر پہنچے تھے کہ مغربی پہاڑیوں پر پرواز کے دوران میں جو خرابی میرے انجن میں رونما ہوتی تھی اس کی اصلی وجہ ٹھنڈک تھی۔ سرد ہوانے انجن کے پمپر پر اثر کیا تھا۔ دوپہر کے کھانے کے بعد میں روز ویٹ کے ہوائی آڈہ پر گیا اور اس کے ہر حصہ کا نہایت غور سے معائنہ کیا۔ زمین کی سطح تد سے نرم تر لیکن اگر سے پہلے ایک بی نوڈ لینے سے اس مشل پر قابو پایا جاسکتا تھا۔

میں اس تد پر غور کر رہا تھا کہ ایک کار میرے پاس آکر ٹکی، میں اور بلانڈاں میں بیٹھ گئے یہ کار میں دیس کرش کے ہوائی آڈہ پر سے آئی۔ بلانڈا نے اخبارات کہ ایک بڑا پاندہ میرے حملے کرتے ہوئے کہا۔ یقیناً، تم انہیں پڑھ کر خوش ہو گے۔

ایک اخبار نے اپنے ادارتی اختصار یہ میں مجھے آکر نہ جانے اچھا لگے

نام سے تعبیر کیا تھا اور کھا تھا کہ آج صبح میں پیرس کی پرواز کا آغاز کر رہا ہوں  
لیکن میں نے تو کل تمام نامہ نگاروں کو صاف صاف الفاظ میں بتا دیا تھا کہ جب  
تک موسم درست نہ ہو جائے اور جب تک میرے جہاز کے قطب نما درست  
نہ ہو جائیں میں پرواز شرع نہیں کر سکتا۔ ایک اور اخبار نے بتایا کہ اخباری  
نامہ نگار ڈیڈاٹسٹ میں میری والدہ کو پریشان کر رہے ہیں۔ کاش یہ لوگ  
اسے اپنے حال پر چھوڑ دیں۔

اخبارات نے جو جو کہانیاں وضع کر رکھی تھیں وہ مجھے حیرت میں ڈال رہی  
تھیں۔ کسی نے میری جائے ولادت میٹیکان، کسی نے براؤننگ اور کسی نے  
مینی ٹیسوٹا بنا رکھی تھی۔ ایک اخبار نے مجھے خوش بخت کا لقب دیا تھا۔ یہ بھی  
کہیں درج تھا کہ میں شیشے کے ایک آلے میں گروپشیں اور زمین کو دیکھتا رہتا  
ہوں اور یہ یقین سے جہاز کو دیکھتا ہوں۔ اور اسی طرح سے ہوا بردار  
کرتا ہوں۔ نیز یہ بھی بتایا گیا کہ پیرس کی پرواز کے دوران میں جہاز کو اپنے راستے  
پر ڈال کر کچھ دیر سو بھی سکتا ہوں۔ میں نے سوچا کہ کیا اس قسم کی کہانیاں جھوٹی  
اور بے بنیاد ہوتے ہوئے بھی چھپ سکتی ہیں، ثبوت میرے سامنے موجود  
تھا۔ میں نے تو زندگی بھر یہی سمجھا تھا کہ غلط قسم کے آدمیوں اور جھوٹوں پر مجھ بوسہ  
نہیں کرنا چاہیے۔ البتہ اس بات سے میں جلی انکار نہیں کرتا کہ کاریگر۔ وں کی  
نظمی سے کئی جہاز تباہ ہو جاتے ہیں مگر شاید اس بات کو ماننے میں

تال کریں گے مگر یہ بھی صحیح ہے کہ ہمارے بازوؤں کی اپنی ہی غلطی سے وہ راستہ  
کھو بیٹھتے ہیں اور بعض دفعہ موت سے ہمکنار بھی ہو جاتے ہیں۔

جو نہیں میں نے جہاز گاہ سے باہر ٹوٹ کر دکھا، مجھے لوگوں نے گمراہ یاد اور پولیس  
کو میری مدد کے لیے آنا پڑا۔ سوائے اس کے کہ جب میں ہوٹل کے کمرے میں ہوتا  
کوئی نہ کوئی ہجوم مجھے اپنے دائرہ میں سے لے لیتا۔ رات گئی گھنٹی کے ساتھ اور یقین  
لیکن میری ذات کے لیے ایک پردے کا کام کر رہے ہیں۔ اس وقت وہ میرے  
ساتھ یہ کمرے میں بیٹھے ہیں اور کھانے کا انتظار کر رہے ہیں۔

اچانک دروازہ کھلتا ہے اور ایک ہوٹل کا چھوٹا میسرے کے لیے ایک تار  
لاتا ہے۔ دیکھتا ہوں کہ تاریبی والدہ کی طرف سے ہے اور وہ کل صبح لیو یارک  
پہنچ رہی ہیں۔ اخبار والوں نے انہیں تنگ کیا ہوگا اور وہ پیاری آنکس ٹھہریں گے۔  
میں فونک اور ڈیوکس کی طرح کہیں گر کر تباہ نہ ہو جاؤں یا مان سمیرا لکول  
کی طرح سمندر کی لہروں ہی میں گم نہ ہو جاؤں، مجھے ملنے پلے آئی ہیں۔ ظاہر ہے  
کہ نامہ نگاروں نے انہیں ٹیلیفون کر کے ہی تنگ کر دیا ہوگا۔

ہوٹل کا ملازم ہمارا کھانا میز پر لگا کر چلا گیا۔ ہماری گفتگو دوبارہ شروع  
ہوئی۔ کیا تم نے اس مبوری ڈارمی واسے سے بات کی؟ اس کا کہنا ہے۔ گے۔  
اُس نے ایک طریقہ ایجاد کیا ہے جس کی مدد سے وہ ایک گیلن پٹرول ڈیڑھ  
طاقت اخذ کر لیتا ہے۔ اس نے کہا۔



اں اں! لیکن تم نے اس شخص کے متعلق نہیں سنا جو ایک نوجوان رتاعہ کو  
 دہلی پر کھڑا کر دیتا ہے۔ یہی نہیں بلکہ وہ سپرٹ آف سینٹ ولس کے پلٹے ہوئے  
 پنکھے پر اسے کھڑا کر کے اس کی تصویریں بھی اتار سکتا ہے۔  
 میں نے ویسا ہی جواب دیا۔ غرض یہ کہ ہماری باتیں بھی انہی اخباری مفروضات  
 کے متعلق ہوتی تھیں۔

ٹیلی فون کی گھنٹی بجی اور موسم کی ایک اور رپورٹ ہمیں پہنچا دی گئی۔ اس رپورٹ  
 سے معلوم ہوا کہ بحر اوقیانوس اگرچہ پرسکون ہے لیکن کچھ حصوں پر دھند اور  
 کچھ پہلوانان ابھی تک چھائے ہوئے ہیں۔ بلا تھ نے مشورہ دیا کہ نیٹھ نیویارک  
 کے دفتر موسمیات کا چکر لگانا چاہیے۔ اس نے یہ بھی کہا کہ ڈاکٹر کیمل تجھے  
 کافی اطلاعات دے سکتا ہے۔ چونکہ وہ موسمیات کے نقشے تیار کر رہا ہے  
 ابھی وہ مشورہ دے رہا تھا کہ ہمارا مدوازہ کھلا اور دو آدمی کھٹ سے اندر داخل  
 ہوئے۔ ہم اٹھ کھڑے ہوئے اور ان لوگوں نے آتے ہی اپنے کیمبر سے تان  
 لیے۔ یہ نہیں ہرگز نہیں آپ دوں باہر تشریف لے جائیے۔ ہم نے انہیں،  
 دھیتے ہوئے کہا۔ میرا دل چاہتا تھا کہ ان سے دو دو ہاتھ کر لینے چاہیں ان  
 لوگوں نے ہمیں بہت ہی ستار کھا تھا۔

بلا تھ نے ہنستے ہوئے کہا کہ چلو جانے دو ان لوگوں کے تو روز نگار  
 کا ذریعہ ہی اسی قسم کا اسرار اور تعاقب ہے۔

جزیرہ لانگ دنیو یارک ہٹے ہوئے مجھے آج ساتواں دن گزر گیا ہے، اگرچہ  
پیرٹ آف سینٹ لانس پر کے روز سے پرواز کے لیے تیار ہے، پھر بھی میں  
روانہ نہیں ہو سکتا کیونکہ میری پرواز کا سارا راستہ دھند اور کھڑے طوفانوں سے  
لکھا ہوا ہے۔ اس عرصہ میں میری والدہ بھی مجھ سے مل کر واپس چلی گئیں۔ انہوں  
نے صرف ایک دن یہاں قیام کیا۔ انہوں نے اتنے لمبے سفر کی زحمت بھی اس  
لیے گوارائی کہ وہ مجھ سے بات چیت کر کے اس امر کی تسلی کر لیں کہ یہ پرواز  
کوئی بے بنیاد افواہ تو نہیں اور اگر مجھے پرواز پر جانا تو یقیناً کامیاب رہے  
اور اگر میں اپنے ارادے پر مضبوطی سے قائم ہوں تو کیا میری پرواز ممکن اخصل  
بھی بنے کہ نہیں۔ اپنی تسلی کر کے وہ واپس چلی گئیں۔

اخباری نامہ نگاروں کو اس چیز کی مسرتاً پرواز نہ تھی کہ میری والدہ کس قدر  
ڈری اور سہمی ہوئی ہیں۔ وہ ان سے بار بار پوچھتے کہ کیا انہیں اپنے لڑکے کے  
خطرناک ہوائی سفر کا علم ہے، کیا انہیں یہ بھی معلوم ہے کہ کتنے ہواباز اس مہم  
کو سرے نہ ڈھن میں اپنی جانیں گنوا چکے ہیں۔ دراصل یہ میری والدہ کی  
حیرت و استعجاب اور لاعلمی کی داستان اپنے قارئین تک پہنچانا چاہتے تھے۔  
نیو یارک میں کچھ ایچے ہو گئے بھی تھے۔ مثلاً ڈاکٹر کیمبل، گذشتہ پیر کے دن  
میں میں ہٹس کے وقت موسمیات میں گیا تو بن سے ملاقات ہوئی انہوں نے مختلف  
موسم کے نقشے دیکھے مانتے پھیلائے اور ان کے نکات مجھے وضاحت کے ساتھ

سمجھاتے۔ انہوں نے یہی پیش گوئی کی کہ کچھ دنوں تک موسم خراب رہے گا چنانچہ اس خبر کے پیش نظر میں نے چند لوگوں کی دعوتیں قبول کر لیں، چنانچہ آج دو پہر کا کھانا میں کرنل تھیوڈور روز ویلٹ کے ساتھ ٹیبلے آ رہے ہیں کھانا تھا اس نے یورپ میں چند دوستوں سے نام مجھے تعارفی خطوط دینے جو مجھے مجبوراً قبول کرنے پڑے یہ امر دلچسپی سے خانی نہ ہو گا کہ کچھ عرصہ پہلے کٹ جی کب نے اسے شخص سے ایک ہزار ڈالر اس شرط پر پیش کئے کہ میں اس کا ایک پارسل بزن ایک پاؤنڈ یورپ سے جانوں اس پیش کش کو میں نے ٹھکرا دیا۔

سینٹ لوئس میں میرے شرکار کی نیک ہیرٹ ہی میرے لیے سب سے بڑا سرمایہ تھی۔ برڈ کی پرواز میں صرف اس بے دیم ہو رہی تھی کہ اس کی امداد کرنے والا ادارہ اس بات پر معرکے کہ پرواز سے پہلے نوکر طیارے کی ممکن آزمائش کر لی جائے۔ بلانکا پہاڑ والوں میں شدید اختلاف رونما ہو چکے ہیں۔ اس جہاز سے ملک نے برٹاڈ کو مطلع کر دیا ہے کہ جہاز کے راہ نما کی حیثیت سے اس کا نام لگا دیا گیا ہے۔ اس پر برٹاڈ نے اس کے خلاف عدالت سے حکم امتناعی حاصل کر لیا ہے۔ اس کے برعکس ہیرٹ آف سینٹ لوئس کے ادارے کا کام نمایاں ابھی طرح چل رہا ہے۔ اس ہفتے کے شروع میں میں نے ہیری ٹائٹ کو ٹائیٹون پر بتایا کہ شاید مجھے پیرس تک کی پرواز، پچیس ہزار ڈالر کے آرٹیکل انعام کا اہل ہو جانے سے پہلے ہی شروع کرنی پڑے۔ یہ اس لیے ضروری ہے کہ مجھے سب

سب سے پہلے پیرس پہنچنا چاہیے، مقابلہ کے قوانین میں خصوصیت سے  
یہ درج ہے کہ اس پرواز کے مقابلہ میں داخل ہونے کے ساتھ دن بعد ہوا باز  
پرواز شروع کر سکتا ہے۔ مجھے اس مقابلہ میں داخل ہونے ابھی اتنا عرصہ نہیں  
ہوا تھا۔

انعام کی رقم پر لعنت بھیجوا تم اپنی تیاری کرو اور جب مناسب سمجھو پرواز  
شروع کرو۔ ہیری ٹامٹ نے ٹیلیفون پر ہی بلاتال جواب دے دیا۔  
آج ۱۹ مئی ہے اور جمرات کا دن۔ اور دوپہر کا وقت مجھے نیویارک میں  
اپنا جہاز اتار دے پورا سہفتہ گزر چکا ہے۔ پارٹس کی ہلکی ہلکی بھوار پڑ رہی ہے  
نوارٹس کرشیا اور نیو فاؤنڈ لینڈ کے سوا حل کو لہری ڈھنڈھنے ابھی تک گھبرا  
ہوا ہے۔ اور یہ دونو جگہیں میرے مائے کے عظیم دائرے پر واقع ہیں میں  
پیر کے دن سے اڑنے کو تیار بیٹھا ہوں، لیکن جیگر موسیات کی اطلاعات  
اتنی بایوس کن ہیں کہ میں ہیرٹ آف سینٹ لوئس کو ایک ٹکھبان کے پاس چھوڑ  
کر کین لین اور ڈاک بلانتھ اور میرے احباب کے ساتھ ہسپتال واپس آ گیا  
شام کو ہم مین ہٹن ایک کھل دیکھنے چلے گئے۔ ہم ۲۱ اسٹریٹ میں سے گزر  
رہے تھے کہ لین نے کہا کیوں نہ ڈاکٹر کیمبل سے موسم کے حالات کے بارے  
میں پوچھتے چلیں۔

نیکلی اور پوچھ پوچھ "میں نے جواب دیا۔"

موسم کے حالات کے متعلق جتنی پیش گویاں بھی ابھی تک ہمیں ملی تھیں ان کے پیش نظر ہمارے آخری آزمائشی پرواز گزنا بھی یقیناً اچھے اوقات تھا تاہم ہم نے اپنی موٹر ایک سوڑ پر دوڑی اور ہلائنڈ کو ہمارے جیپا کو کسی ٹریفون کی تلاش کرے۔ جب وہ واپس آیا تو اس کے چہرے پر خوش خبری صاف طور پر جھلک رہی تھی۔

سمندر کے اوپر مطلع صاف ہو رہا ہے۔ اور یہ تبدیلی کچھ فوری طور پر واقع ہوئی ہے۔ ہلائنڈ نے بتایا کہ شمع ہو رہا ہے مگر وہ ہائرس سے ہے۔ وہ موٹر کار کی کھڑکی میں سے اندر جھک کر ہم دونوں سے باتیں کرنے لگا رہا تھا۔ نیو فائونڈ لینڈ کے اوپر ہمارے کم دباؤ والا علاقہ آہستہ آہستہ بچھے ہٹ رہا ہے۔ اور اس کی جگہ ہوا کا دباؤ بڑھتا جا رہا تھا۔ یہ بہت اچھی خبر تھی اس سے ظاہر تھا کہ بادل کا سارا طبقہ ہٹ رہا ہے

بے شک قلم راستے پر موسم کے حالات اچھے نہیں کہے جاسکتے۔ ہائینڈ نے اپنی خبر کی وضاحت کی، مگر ٹیکس کیبل کا کہنا ہے کہ دو تین دنوں میں باقی کا راستہ بھی صاف ہو جائے گا۔

شاید میں پہچنے تک پرواز کر سکوں، قیصر کے تمام خیالات میرے دماغ سے ایک لہنت محو ہو گئے۔ ہم نے فوراً یہاں مستقر کائنات کیا، دیکھتے ہیں کچھ دیر کے لیے کوئیزبرو پلانڈ ہوٹل میں کھانے کے لیے رگے اور چلنی چلنی کھانا ختم



کیا۔ یمن نے جہاز کے پٹرول اور اس کے آخری مسافین کی ذمہ داری منجھالی  
 بوڈیکر ایلکٹران اور دوسرے اجباب نے بھی پوری مدد کا وعدہ کیا، قومی ہواباز  
 کے ادا سے کام نٹنڈ مسٹر کارل شوری نے میرے جہاز پر بادنا نصب کرنے  
 کا وعدہ کیا تھا۔ اب صبح سے پہلے پہلے ہمیں اسے بھی ڈھونڈنا ہے،  
 بادنا ایک کھوتتے ہوئے بلیں پر وقت اور بندی ظاہر کرتا ہے۔ اس کے  
 بغیر میری پرواز کے اندراجات سرکاری طور پر قابل قبول نہ سمجھے جائیں گے  
 ہوائی مستقر پر پہنچے تو میں حیراں ہوا کہ میرے حریف گروہوں یعنی برڈیا  
 پیملر لین کے لوگوں میں تیاری کے کوئی آثار نظر نہ آتے تھے، اس کا مطلب یہ تھا  
 کہ بہ بوک موسم کے بالکل حماقت ہونے کے منتظر تھے مگر یہ بھی تو صبح سہنے کو موسم  
 کی تباہی کے باوجود ہوا باز اپنا راستہ ڈھونڈھ نکالتے ہیں۔ بیڈٹ ولس سے  
 شکاگو تک ڈاک بردار پروازوں کے دوران میں یہ بات مجھ پر اچھی طرح  
 منکشف ہو چکی تھی۔ ان حالات میں میرے لیے بہ ضروری نہیں تھا کہ میں اپنی  
 پرواز کو موسم کی بہترین حالت پر توقف کر رکھوں، اور پھر موسم تو ایک  
 حالت پر قرار نہیں دے سکتا۔ میں نے یہی مناسب سمجھا کہ پو پھٹتے ہی پرواز  
 شروع کر دوں۔

یہ تجویز مکمل کرنے کے بعد میں نے اپنے دوستوں کو کرٹس کے ہوائی  
 اڈے پر پھوٹا اور خود ہٹلر اپس چلا آیا۔ تاکہ کچھ آرام کر سکوں، لیکن انہیں

پھیل چکی تھیں اور اخباری نامہ نگار ہٹل کی ڈیوڑھی میں ہی میرا انتظار کر رہے تھے۔ میں نامہ نگاروں کے سوالات کے جواب دینے میں مشغول تھا کہ کچھ لوگ دستخطی کپڑے پہنا کر میری طرف بڑھے اور میرے دستخطوں کے لئے التماس کی ایک صاحب نے مجھے مینا کے کیل کے معاہدے پر دستخط کرنے کے لیے کہا۔ اس کے منہ سے بار بار دو لاکھ پچاس ہزار ڈالر کا جملہ نکل رہا تھا۔ ایک تھینڈر کے مالک نے پچاس ہزار ڈالر کی پیش کش کی کہ میں اس کے ڈراموں میں حصہ لوں ان سب حضرات کو میں نے صرف یہ جواب دیا کہ ٹی بی پریس سے واپسی پر ان کی تجاویز پر غور کروں گا!

نصف شب کے قریب کہیں مجھے فرصت ملی لکھ رہی کہوں۔ میں ل میں سوچ رہا تھا کہ صبح مجھے پرواز شروع کرنی ہے۔ لیکن اس سے پہلے مجھے اور بھی بہت سے کام کرنے ہیں۔ نیند کے لیے مجھے صرف دو گھنٹے سوتے میں نے اپنا سر تکیے پر رکھ دیا۔ ادھر مستری ڈل پیرٹ آف سینٹ ڈنس کا آخری بار معائنہ کر رہے تھے۔ بڑے کمرے میں میرا ایک دوست دروازے میں کھڑا پہرہ دے رہا تھا۔ اس کے ذمہ یہ کام تھا کہ وہ کسی شخص کو بھی میرے کمرے تک نہ آنے دے!

اب مجھے سو جانا پڑا ہے۔ بلکہ مجھے کئی گھنٹے پہلے ہی سو جانا پڑا ہے تھا،  
 ہوا باز سہیے ضرور ہی ہے کہ پر واز کے وقت اس کا ذہن اور جسم دونوں تازہ ہوں  
 مہرے دل میں رہ رہ کر یہ خیال آ رہا تھا کہ خدا کرے کل صبح موسم کے حالات اچھے  
 ہوں اور ہوائی آڈے پر ہلکی ہلکی ہوا چل رہی ہو۔ آنا واز نہ کرنا بد محال ہے  
 پرواز کرنا مشکل نظر آ رہا تھا۔ کاش! ہوائی مسعدہ ذرا زیادہ لمبا اور چوڑا ہوتا۔۔۔  
 کاش! پرواز سے پہلے میں کچھ سو سکتا! لیکن موسم کی زبانی سے ہوا باز کو نہیں ڈرنا  
 پڑتا۔۔۔ اب میں بوڑا اور پیرا ہوں سے بہت آگے نکل چکا تھا۔  
 اب ساری دو گھنٹوں سے یہ زیادہ آرام کرنے کی گنجائش ہے۔

دروازے پر زبرد زور سے۔۔۔ ہوائی اور دروازہ پر متوجہ کردہ شخص  
 اندر داخل ہوا۔۔۔ نیا بات ہے! میں اپنی کہنیوں کے بل اٹھ بیٹھا۔ اس شخص  
 نے میری چارپائی سے کدرب بیٹھتے ہوئے کہا: سلم تمہارے چلے جانے کے  
 بعد میں کیا کروں گا؟

وہ تھا! اس سوال کا یہ گونسا وقت ہے! ابھی میں نیا سا ہوں! اس کے علاوہ  
 مجھے تو بہت سے غور طلب مسئلے ہیں! میں نے جواب دیا۔

وہ آندوہ ہو کر باہر چلا گیا اور میری رہی رہی عینہ بھی پٹا ہوئی۔ دو  
 گھنٹوں کے بعد مجھے اپنی اس قدر لمبی پرواز کو شروع کرنا تھا! میں سنہ سو پا  
 کیا ہی اچھا ہوا، اگر موسم بھر سے خراب ہو جائے اور کوئی ہوا باز بھی اپنی پرواز  
 نہ شروع کر سکے۔ صرف یہی ایک طریقہ تھا جس سے میں اب پوری رات سو  
 سکتا تھا۔ اس وقت رات کے بارہ بجے ہیں، ہو سکتا ہے کہ مجھے ساری رات

ہی نیند آئے۔۔۔ سمندر پر اڑنے کے لئے یہ کوئی اچھا ٹنگون نہ تھا۔ کیا میں  
 بین کو ٹنگوں میں پڑواں بھرنے کے متعلق کہہ کر کوئی غلطی تو نہیں کر بیٹھا۔ مجھے  
 ساڑھے چار سو ٹن میں پڑول لئے کراڑا لہے۔ لیکن جہاز تو اتنے وزن کے نیسے بنایا  
 ہی نہیں گیا! اصل بات ہے کہ جہاز کی ٹنگیاں ساڑھیں پچیس کین بڑی بن  
 گئی ہیں۔ فرس کیا کہ سپرٹ آف سینٹ ٹونس اتنا وزن سے کہ نہ اڑ سکتا۔ یہی  
 حادثہ ڈیوس کے طیارے کو پیش آیا تھا اور فوٹا۔ تو اسے طیارے سے کو زمین  
 پر ہی سے نہیں اٹھا سکا تھا۔ میری گھڑی میں ایک بج کر پالیس منٹ ہو چکا ہے  
 میں۔ لباس بدلنے کا وقت ہو چکا ہے۔ نہیں اب سوئے کی کوشش بے کلام  
 ہے۔ رات آتے ہو چکی ہے۔ اور ایک نئے دن کا آغاز ہے۔ میری پرواز اب  
 شروع ہونے کو ہے اور میں ہمہ تن منتظر ہوں۔

میرے احباب مجھے موٹر میں بٹھا کر کرس کے ہوائی اڈے پر لے آئے  
 ہم یہاں تین بجے سے کچھ ہی پہلے پہنچ گئے ہوں گے۔ بادل کوئی زیادہ بلند  
 نہیں اور ہلکی ہلکی بارش بھی ہو رہی ہے۔ لیکن سڑک ہونی اور طیارہ سارا گپنی  
 کے صدر میرے منتظر تھے۔ انہوں نے بتایا کہ اس وقت کوئی اور ہوا باز پر  
 ملک کی پرواز شروع کرنے کے لیے تیار نہیں ہے۔

ہم نے تمہارا جہاز روز ویاٹ کے ہوائی مستقر پر کھینچ کر لے جانے کے  
 تمام انتظامات کر دیے ہیں۔ تمہیں اسے اڑانے وہاں نہیں سے ہونا پڑے  
 گا۔ ہم اسے ایک ٹرک کی مدد سے کھینچ کر وہاں سے جائیں گے۔  
 میں نے مجھے بتایا۔

”موسم کے متعلق آخری اطلاعات کیا ہیں؟“ میں نے پوچھا۔

”ابھی تک کوئی خاص خبر نہیں آئی۔ حالات کچھ بدلتے رہے ہیں لیکن یہ بھی صحیح ہے کہ بہتر ہوتے جا رہے ہیں۔ میں نے جواب دیا۔ کارڈن سٹی کی دھندل رکتشیاں یہ بتا رہی ہیں کہ مطلع مماوت نہیں ہو گا مگر دھند کی بلندی بھی کوئی خاص زیادہ نہیں۔ ہمارے پاؤں کے نیچے کچھ ہی میچر دھانی دے رہی ہے۔ امید کی ایک ہی کرن تھی وہ یہ کہ ٹاکر کمپس کی تازہ اطلاعات سے مطابق جو نیویارک اور نیوٹاؤنڈینڈ کے درمیان کے نام دفاتر موسمیات کی خبروں سے ماخوذ تھی، دھند اکثر جگہوں سے کشتی جا رہی ہے۔ شمالی اوقیانوس پر ہوا کے زیادہ دباؤ..... کا علاقہ پھیل رہا ہے اور یورپ کے ساحلی علاقوں پر کچھ جگے جگے طوفان ہی باقی رہ گئے ہیں۔“

یہ خبر ایسی بُری نہ تھی۔ میں نے سوچا کہ نیویارک میں دھند کی بلندی کا کچھ ہونا کوئی بُرا نہیں۔ میں پوچھتے ہی پرواز شروع کر دوں گا۔ اگر دھند میری پرواز کے مانع آئی تو میں واپس ٹرٹ آؤں گا۔ میں نے اشارہ کیا کہ سپرٹ آف سینٹ ٹومس کی خبروں کو میٹروں سے بھر کر روز ویٹ کے ایئر فیلڈ پر لے جایا جائے۔ کارنگیوں نے جہاز کی دُم کو ایک موڑ کے پیچھے باندھ دیا اور انجن پر تروپال پمپ دیا۔



اخباری نامہ نگاروں نے ریوی برساتیوں کے بمن بند کئے اور ہجوم  
 میں سے اکثر لوگوں نے رات کے اندھیرے کو نگاہ میں رکھتے ہوئے اپنے  
 سر ہلانے۔ اب میرا جہاز دُوم کی طرف سے کھینچا شروع ہوا۔ جہاز بہت  
 بد تما اور بھدا معلوم ہو رہا تھا۔ اس بات میں تو یہ دکھائی دے رہا تھا  
 کہ جہاز پرواز کے بالکل قابل نہیں۔ بارشس کا پانی جہاز کے پردوں پر ٹپک  
 رہا تھا۔ موٹر سائیکل سوار پولیس کے دستوں اخباری نمائندوں، جوا بانوں  
 اور چند ایک تاشائیوں کے اس قافلے نے بارشس میں چلنا شروع کیا۔  
 بظاہر یہ جلوس نیویارک سے پیرس جیسی پرواز کے افتتاح کے بجائے  
 ایک جنازہ کا جلوس معلوم ہو رہا تھا !



## باب پنجم

وہ ٹن کے وزن کا یہ چھوٹا سا جہاز جزیرہ لانگ سے ہوائی مستقر پر کھیڑ  
میں دھنس دھنس جا رہا تھا۔ انجن کو تھمے لھوں رکھا تھا اور اسے پیلا  
کر اس کا معائنہ کیا جا رہا تھا۔ اور جہاز کا بند بند کانپ رہا تھا۔ میں  
اپنی نشست گاہ میں بیٹھا اس لمحہ کا منتظر تھا کہ سرزمین امریکہ کو الوداع  
کہوں اور اپنے طویل سفر پر روانہ ہو جاؤں !



جہاز سے انجن کی گردشیں ۲۰ کے قریب آ رہی ہیں۔ انجن کے رتلاش پیدا کرنے  
والی گرج جہاز سے اندر سے ہوتی ہوئی باہر سے نکلنے ہوئے کپڑے پھاڑا انداز  
ہو رہی تھی۔ میں نے انجن کو بند کیا اور جہاز کے پاس ختر سے ہونے والوں کے  
چہروں کی طرف دیکھا۔ ان کی نظروں سے زندگی اور موت کے آثار نمایاں تھے اور  
وہ خاموشی کے ساتھ میرے احکام کے منتظر تھے۔

تیس گردشیں گزر چکی ہیں اور اب وہاں سے کی فرم زمین ! اب وہاں سے اور جہاز پر اس کی

طاقت سے زیادہ وزن باہر ب باتیں جہاز اڑاتے وقت میرے ذہن پر چھانی ہوئی تھیں۔ میں نے پہیلیوں کی طرف دیکھا۔ پیسے ریشمی لچر میں دھنسنے لگا ہوا تھا اور ڈانر بوجھ کی وجہ سے پیچھے ہو رہے تھے۔

روز ویلٹ کے ہوائی مستقر پر پو پھٹنے کے وقت ہوا کا رخ بدل گیا۔ ہٹروئل کے بڑے بڑے ڈبے جہاز کی ٹنکیوں میں اٹھیلے جا رہے تھے۔ ہٹروئل آف سینٹ لوئس ہوائی اڈے کی مغربی جانب پر۔ اڑ کے لیے تیار کھڑا تھا، ہوائی جہاز کے پچھلے حصے کی سمت ہوا کوئی ہر میل فی گھنٹہ کی رفتار سے چل رہی تھی۔

اس ہوا کو تیز رفتار نہیں کہا جاسکتا تھا۔ میرے بائیں ہاتھ میں پکڑا ہوا ٹکڑا بمشکل اس ہوا میں لہرا رہا تھا ہو سکتا ہے اگر ہم جہاز کو ہوائی اڈے کے ٹرمینل سے سڑک پر لے جائیں تو ہوا کا رخ بدل جائے۔ مغرب سے مشرق کی سمت جہاز کو دھکیلتی ہوئی ہوا میں پرواز کرنا یقیناً خطرناک ہے۔ اس لیے بھی کہ ہوائی اڈے کے اس سرے پر ٹیلیفون کی بہت سی تاریں ہیں۔ اور مشرق سے مغرب کی سمت میں پرواز کے لیے جہاز کو لے اٹھنا اس لیے مشکل ہے کہ اس طرح جہاز گاہوں کی بڑی بڑی عمارت ہیں۔ گویا دونوں صورتیں خطرات سے خالی نہیں۔ میرے کانوں میں دوسرے ہوا بازوں کی یہ باتیں گونج رہی تھیں۔ اور ہمارے کئی ایک ہوا باز بھی ہو چکے تھے۔ جو کہتا ہے کہ انجن بند ہو جائے۔ جہاز کسی مکان سے ٹکڑا جائے۔ اڑتے وقت اسے آگ لگ جائے۔ اور پھر اوقیانوس کے پر پرواز کرنا یہ کوشش بھی سائیکال جائے۔

اس چھوٹے سے ہلکے پھلکے بہانہ کو جو  $2\frac{1}{2}$  ٹن وزن اٹھائے ہوئے تھا، اس حالت میں چلانا بہت مشکل ہے ہمیں چاہیے کہ اسے کھینچ کر لے جائیں۔ اس کے لیے تو ہمیں ایک ڈریکٹر منگوانا چاہیے۔ یہ اس لیے بھی ضروری ہے کہ پانچ ہزار فٹ لمبے دوید گاہ پر جہاز کو لانے سے پہلے بہت دور تک دوڑانا بہت مشکل ہے۔ ہو سکتا ہے کہ انجن زیادہ گرم ہو جائے۔۔۔۔۔ ہو سکتا ہے کہ ٹینکوں کو دوبارہ بھرتا پڑے۔۔۔۔۔ میں یہ بھی سوچ رہا تھا کہ وقت گزر رہا ہے اور ایر لینشڈ کے ساحل تک پہنچنے میں مجھے رات ہو جائے گی۔ میں پہلے ہی دیر کر چکا ہوں اور اب بھی سوئے ہوئے بنی کافی دیر ہو چکی ہے۔

دوید گاہ کا لمبیل اگرچہ تنگ وہاں میدان میں دور تک پھیلا ہوا ہے میدان کے سرے کے ٹیلیفون کی تاروں کے اس پار بحر اوقیانوس ہے اور بحر اوقیانوس کے صد ا میل پار برطانوی لید۔۔۔۔۔ اور پھر پیرس! یہی وہ وقت ہے جس کے لیے گزشتہ کئی ماہ سے میں شب و روز منصوبے بنا رہا ہوں۔ یہ میرا اپنا فیصلہ ہے۔ ان کاریگروں انجینئروں اور نیلی وردی میں لمبوس پولیس کے ارکان نے کئی جہاز تباہ ہوتے دیکھے ہیں۔ یہ بہت اچھی طرح جانتے ہیں کہ غلط فیصلہ کا کیا نتیجہ ہوتا ہے۔ ان حالات میں اگر میں سر ہلا کر اڑنے سے انکار کر دوں تو کوئی شخص بھی مجھے مستوب نہیں کرے گا۔ صرف اتنا ہو گا کہ پرواز کچھ دیر سے بے نتیجہ کر دی جائے گی اور پھر ہم یہیں کھڑے نہیں رہیں گے، تمام



نصوبے از سر نو بناے جائیں گے اور ہم بھگتی ہوئی گھاس پر سے گزرتے ہوئے  
 ہواں پہنچ جائیں گے اور گرم گرم ناشتہ کرنے میں مشغول ہو جائیں گے۔ اس کے  
 برعکس اگر میں سرے اشارے سے اڑنے کا اعلان کرتا ہوں تو ہم ہمیشہ کے  
 لیے ایک دوسرے سے جدا ہو جائیں گے۔

جہاز کا انجن ابھی تک تیس گردشیں فی منٹ ٹم دیکارڈ کر رہا تھا۔ ایک گارڈ  
 نے بتایا کہ یہ موسم کی خرابی کی وجہ سے ہے۔ اس قسم کے موسم میں انجن اس سے  
 زیادہ تیز نہیں چل سکتا۔ لیکن اس کی آواز کچھ خطرناک قسم کی تھی۔ اب یہ گارڈ میرے  
 جہاز کے پسے پیچھے کھڑا تھا۔ اس نے اپنا منہ بیٹھی رکھا تھا اور پوری توجہ کے ساتھ  
 میرے اشارے کا منتظر تھا۔ اُس نے پہلے تمام انجن کا ایک ایک حصہ دیکھا۔ پھر  
 جہاز کا ڈیماءچ اور پھر جہاز کا بجلی سسٹم اور اس کے بعد نشست گاہ، میں نصب شدہ  
 تمام آلات کا بغور معائنہ کیا۔ اسے معلوم تھا کہ جہاز کے پمپوں پر تیل، اور تاروں  
 پر پکنٹی چھڑی باپٹی بنے مائدہ ان پر کچھ زخم سے۔ اس کا کام ختم ہو چکا تھا۔ لیکن اسے  
 جہاز کی سلامتی کے لیے میرے لیے اور یہاں تک کہ موسم کے حالات کے لیے بھی  
 اپنی ذمہ داری کا احساس تھا۔

میں اپنی نشست گاہ سے ایک طرف بھگا اور جہاز کے پمپوں میں سامنے کی  
 طرف نظر ڈالی۔ میدان کی تمام سطح پر پانی چک رہا تھا۔ میں نے دوید گاہ کے اُس پار  
 نصب شدہ ٹیلیفون کے کھمبے دیکھے۔ دوید گاہ کی غیر معمولی سطحوں میں پانی اٹھا  
 ہو چکا تھا اور انہی نشیبوں میں سے گزرتے ہوئے جہاز کو ہوا بہہ رہا تھا۔  
 دور آفتی پر زحمت کے پردے پڑے ہوئے تھے۔

بڑا ہونے، جہاز کی طاقت اور اس کا وزن . . . ان تمام اجزاء سے سب سے زیادہ  
 مغرب وسطی کی چار ٹانگوں کے ہوائی منفر تک تمام نیلاوت میں سے دماغ پہنچا سکتے  
 ہیں۔ تھے۔ ان چار ٹانگوں پر ہوا باز کیسے میدان کا اندازہ کرنا آسان ہے اور  
 ان ٹانگوں میں وہ آسانی بتا سکتا ہے کہ اس کا جہاز کس جگہ زمین پر سے اٹھ جائیگا  
 یا کہ سیرے ساتھ مشغل یہ حتیٰ کہ اتنا وزن سے کہ آج تک کوئی ہوا باز جہاز نہیں اسی  
 سکا تھا۔ سان دیگو کی آزمائشی پرواز نے البتہ یہ بات ثابت کر دی ہوئی تھی۔ کہ  
 پیرٹ، آف سینٹ لوئس کم، ز کم ایک دفعہ تو ہوا بردار ہو جائے گا۔ تاہم کمپ  
 کیمرنی کے ہوائی مستقر پر ہم کے پورا وزن سے کہ لڑنے کی جرات نہ کی حتیٰ کہ ہم نے  
 جہاز کے نکلنے بہتے وقت دھند، باد مخالف اور دوید گاہ کی کھڑکے پیش نظر  
 جہاز کی صلاحیتوں کا پوری طرح اندازہ نہیں کیا ہوا تھا اور ان پر مستزاد دوا  
 چیزیں ایسی تھیں جو تشویش کن تھیں۔ اہل جہاز سے انجن کی گردشوں میں فی منٹ  
 تیس گردشوں کی کمی اور دوسرے جہاز پر متواتر کئی دنوں کی کمی کا اثر ان حالات  
 میں میرے لیے کوئی اور پارہ کار نہ تھا کہ اپنے تجربے اور اعتماد کے بل پر جہاز چلاؤں  
 وہ اصل ایسے لمحات میں ہوا باز کا تجربہ اس کی جتنی مہارت اور اس کی ذہانت  
 ہی اس کی رہنمائی کر سکتی ہیں۔

میں نے سوچا کہ اگر پیرٹ آف سینٹ لوئس کی رفتار آہستہ آہستہ بڑھی اور  
 اس کے مختلف آلات ڈھیلے پڑ گئے تو میں انجن بند کر دوں گا۔ اور اگر میں نے  
 دیکھا کہ تو چند منٹوں میں میرا اعتماد میرے جہاز کا خاتمہ ہو جائے گا۔ گزشتہ سال  
 بھی نیویارک پریس کی پرواز شروع کرتے وقت ایک جہاز اسی ہوائی ریل سے پر

عنن اسی جگہ تباہ ہو گیا تھا اور یہاں سے تھوڑی ہی دور فونک اور اس کے ساتھی ہوا  
انگ کے شعلوں کی نذر ہو گئے تھے۔

میرے لیے ایک شکل اور جتنی کہ پٹرول کی بڑی ٹینکی کے پیچھے بیٹھے ہوئے نہ تو  
میں پہیوں کو بھال کر چلا سکتا تھا اور نہ ہی آسانی سے اپنے سامنے کی چیزوں کو  
دیکھ سکتا تھا۔ جہاز کے اڑنے کے لیے زمین پر دوڑتے وقت معمولی سے معمولی ہلکا  
بعض دفعہ جہاز کو تباہ کرنے کے لیے کافی ہو سکتی ہے۔ یہ سب دقتیں میرے  
پیش نظر تھیں۔

میں ہوا باز کی بید کی بنی ہوئی کرسی پر بیٹھ گیا اور اپنی نظریں آلات پر دوڑائیں  
سب چیزیں ٹھیک ٹھاک معلوم ہو رہی تھیں۔ میں سوچ رہا تھا کہ کیا انجن پوری رفتار  
پر اتنی لمبی دوڑ برداشت کر سکے گا۔ زیادہ گرم ہو کر بند تو نہیں ہو جائے گا۔ فرض کیا  
کہ جہاز زمین پر سے تو اٹھ گیا مگر فوراً ہی اس کی لمبی صفحہ پر پہنچ جائے تو میرا کیا  
حشر ہو گا۔ مجھے اتنا زیادہ پٹرول سے کر نہیں رہنا چاہیے۔ پیچھے بھی تو اترتے وقت  
اتنے وزن کے متحمل نہیں ہو سکتے کیا مجھے موسم کے بہتر ہونے تک انتظار نہ کرنا  
چاہیے؟ لیکن اگر میں نے اس وقت پرواز شروع کر دی تو فوراً امداد کا دونو  
طیاروں سے یقیناً سبقت لے جاؤں گا۔

ہوا، موسمی حالات، انجن کی طاقت، جہاز کا وزن، یہ سب باتیں اہستہ آہستہ  
میرے دماغ سے دور ہوتی گئیں، جہاز میں بیٹھنے کے بعد مجھے یقین ہو گیا کہ یہ سب  
غرم زمین پر سے اٹھ جائیں گے اور جہاز یقیناً سیلفون کی تاروں کے اوپر سے  
پرواز کر جائے گا سبھی یقین ہوتا رہا تھا کہ پرواز شروع کرنے کا صرف یہی وقت

میں نے اپنی حفاظتی بیٹی باندرھی ، ہوا بازی کی ٹیکس چڑھائیں اور ان آدمیوں کی طرف  
دیکھا جو جہاز کے پیچھے سنبھالنے کے ذمہ دار تھے ۔ میں نے سر کے اشارے سے  
انہیں بتایا کہ پیٹوں کے آگے سے روک تھام کی چوبیس ہٹادیں ان آدمیوں نے سری  
سے قسم کھائی ہونے ہاتھوں کے ساتھ اپنی اپنی رسیوں کو جھکا دیا اور جہاز پر واز  
کے لیے تیار ہو گئیں اپنی کرسی سے بائیں طرف جھکا ، جہاز کو ہوائی میدان کے ایک  
سرے پر لایا اور انجن کو پوری رفتار سے چلایا چند ہی لمحات میں ہمیں تمام سوالات کے  
جواب مل جائیں گے ۔ مایوس ہونے سے پہلے مجھے کم از کم سوفٹ تو پلٹنا چاہیے  
انجن کے شور و غل اور ارتعاش کے سوا جہاز پر کوئی اثر نمودار نہ ہوا ۔ یو جھ سے  
پہلے پہل جہاز آہستہ آہستہ آگے کو سرکا ۔ لوگ جہاز کو دھکیل رہے تھے ۔ میں جہاز  
کے پرواز کی رفتار کس طرح حاصل کروں ؟ میں نے یہ کیونکر تصور کر لیا کہ آٹا وزن  
لاؤ کر کوئی جہاز بھی ہوا بردار ہو سکتا ہے ؟ سپرٹ آف سینٹ ونس ایک بو جھل  
گاڑی کی طرح آگے رینگتا ہوا محسوس ہو رہا تھا ، ٹائر کیچڑ میں دھنسنے بارہ تھے  
پرواز قدرے مایوس کن ہی نظر آنے لگی لیکن بالکل مایوس ہونے سے پہلے مجھے  
کم از کم ایک سوفٹ تو اور چلنا پنا ہی ہے ۔ اس کے علاوہ یہ بھی تو ممکن ہو سکتا ہے کہ

انجن کی رفتار آہستہ آہستہ بڑھ رہی تھی ، لیکن نہ تو مجھے جہاز میں کوئی تیز حرکت  
اور نہ ہی انجن کی بڑھتی ہوئی طاقت کا احساس ہوا ، جہاز کی چھڑی کچھ ڈھیلی سی تھی اور  
خود بخود دائیں جانب کو جھکتی جا رہی تھی ، اب جہاز کی رفتار تیز ہوئی اور پرواز کو

دھکیلنے والے لوگ ادھر ادھر گرنے شروع ہوئے۔

بہار کے ایک مرکز دوڑنے کے بعد آخری دھکیلنے والا آدمی گر گیا۔ میں یہ  
سوچ رہا تھا کہ پیٹھے اور کتنی دیر تک اس قدر بوجھ سنبھال سکیں گے۔ پانچ ہزار  
پاونڈ وزن انہیں بڑی طرح کھل رہا تھا۔ میں نے اپنی نظریں دویدگاہ کے پر سے  
سرفے پر جمالیں۔ اب جہاز تیزی سے دوڑ رہا تھا اور مجھے حدت اسے سیدھا رکھنا تھا  
اگر اس وقت ایک چٹیا بھی پھٹ گیا تو جہاز آلت کر کیڑ میں دھنس جائے گا۔ جہاز کے  
تمام آلات میں اب کھنپاؤ پیدا ہو چکا تھا۔ پھر ٹی کو اپنی جگہ پر قائم رکھنے کے لیے مجھے  
پوری قوت سے اسے تھامے رکھنا پڑا۔ چوڑائی سموں سی حرکت بھی جہاز کو متوازن  
کرنے کے لیے کافی تھی لیکن بہار اب سو فٹ سے زیادہ دوڑ چکا تھا۔ کیا اسے

اور زیادہ دوڑنے کی اب بھی ضرورت ہے؟

جہاز کی رفتار آہستہ آہستہ امد بھی تیز ہوتی گئی۔ گھاس کی زکات آہستہ آہستہ پھکی پرتی  
گئی۔ اب جہاز کا پچھلا پتہا ہوا میں اٹھنا شروع ہوا۔ دویدگاہ کی نصف لمبائی ابھی  
باقی تھی، لیکن جہاز نے ابھی اپنی پوری رفتار نہ پکڑی تھی کہ اڑنے کے قابل ہونے کے  
ابن خوب تیزی سے چل رہا تھا اور اس کی حرکت میں تسلی بخش کپایت تھی، دویدگاہ  
کی لمبائی میرے دماغ پر چھائی ہوئی تھی اس لیے میں زیادہ دیر تک تحتہ آلات  
پر نظریں نہ جما سکتا تھا اور نہ ہی یہ مدد کر سکتا تھا کہ جہاز کا پچھلا فی منٹ کتنی  
گوشش کر رہا ہے۔

ہوائی میدان کا نصف آخر بھی ختم ہوئے گئے، آخری فیصلہ کرنے کے لیے



صرف چند سیکنڈ باقی تھے۔ کیا میں انہیں کو بند کر دینا غلط فیصلہ کا نتیجہ یقیناً بتا ہی ہو گا  
 غائبانہ آواز کے شے با۔۔۔۔۔ میں نے چٹری کو نہایت مضبوطی سے پکچھے۔۔۔۔۔  
 پیٹھے زمین پر سے اٹھ گئے۔۔۔۔۔ مگر نہیں۔۔۔۔۔ جہاز پھر جھکا اور پیٹھے سوائی شاہراہ  
 کو پھر چھو گئے۔ میں نے چٹری کو آگے دبایا، جہاز اب تقریباً تقریباً پرواز کی رفتار  
 پر دوڑ رہا تھا۔ کھیت اب فقط دو ہزار فٹ کے قریب ہی پر سے وہ گئے تھے  
 جہاز کا ٹائمر چھوٹے چھوٹے گڑھوں کے پانیوں میں سے گزرتا خوب چھینٹے اڑا  
 رہا تھا۔ جہاز کے ایک پر نے کچھ خرابی ظاہر کی، ایک پر جھکا مگر میں نے ایلرون  
 کی مدد سے اسے ٹھیک کر دیا، مگر اس معمولی سے حادثے سے تمام جہاز کا نسب  
 اٹھا۔ میں سے جہاز کو پھر اوپر اٹھایا، دایاں پر اب جی کچھ ٹھیک کام نہیں کر رہا تھا  
 تختہ آلات مجھے بتا رہا تھا کہ میرا دایاں پر جھکا ہوا ہے، میں نے پھر اسے  
 اوپر کھینچا۔۔۔۔۔ مجھے چٹری کو عین مرکز میں رکھنا چاہیے اور بالکل سیدھا اڑنا  
 چاہیے۔۔۔۔۔ آتش کے چھینے جہاز کے تے ہونے پر سے پرواز قبول بجا رہے تھے۔  
 اس دفعہ جہاز زیادہ دیر ہوا میں۔۔۔۔۔ اب بالکل سیکنڈ اور وہ ہوا میں رہ سکتا تھا۔ مگر  
 میں نے یہی مناسب سمجھا کہ پیٹھے ایک بار پھر زمین پر لگیں، میرا نیل تھا کہ اسے  
 دہائی جہاز کو چلانے کے لیے پوری قدرت حاصل کر سینی چاہیے، اس قدرت کو  
 حاصل کرنے کے لیے رفتار کی ضرورت تھی۔

اس بار ہارٹ آف سینٹ لوئس پوری رفتار سے اڑا۔ اب میرے جہاز  
 میں زندگی کی تمام علامتیں پیدا ہو گئی تھیں اور تمام آلات ٹھیک کام کر رہے تھے،  
 ٹیلیفون کی کاریں تقریباً ایک ہزار فٹ دور تھیں اور میں کوشش کر رہا تھا کہ ہر

لحم جہاز کے اگلے حصے کو نیچے کئے سے رفتار بڑھاتا ہوا اود ہوا بردار ہو جاؤ  
 ... کاشش انجن ایک منٹ اور اسی طاقت سے چلے ... رفت پمپا ...  
 ... پانچ ف ... دس ... بیس ... چالیس اور سیفون کی تاریں  
 بھی کے کوند سے کی طرح جہاز کے نیچے سے نکل گئیں ۔

اب میں گات گراؤنڈ کے اوپر اڑ رہا تھا سب کھلاڑی نظریں اوپر اٹھائے  
 دیکھنے لگے میرے سامنے درختوں سے ٹھری ہوئی ایک پہاڑی تھی میں نے اس  
 سے بچنے کے لیے جہاز کا پو بوا، یہ بہت خطرناک کام تھا۔ ایسا محسوس ہوا  
 تھا کہ جہاز ایک سوئی کی نوک پر متوازن ہے اور آلات کی ایک معمولی سی حرکت  
 بھی اسے الٹ سکتی ہے گویا پانچ ہزار پاؤنڈ کا وزن ہوا سے ایک جھونکے پر  
 متوازن تھا ۔

جہاز اب جلدی جلدی بند ہوتا جا رہا ہے اور میں پہاڑی کے درختوں پر پرواز  
 کر رہا ہوں۔ اب اگر انجن بند بھی ہو جائے تو پہاڑیوں کے درمیان میدانوں میں اتنی  
 ہموار جگہیں ہیں کہ میں جہاز باسانی اٹار سکتا ہوں لیکن ہو سکتا ہے کہ تنگیوں پر  
 جائیں اور اگر یہ صورت ہو بھی جائے تو میں انجن کو بند کر سکتا ہوں ۔ اور پھر جہاز  
 کو ہوا کے سہارے سے آہستہ آہستہ نیچے لا سکتا ہوں ۔ اس طرح اسے  
 آگ نہ لگے گی ۔

اب میں اتنی جلدی پر ہوں کہ تھوڑے آلات پر باسانی نظر رکھ سکتا ہوں ۔

انجن کا سرعت پیا ۵۰۰، اگر دشیں فی منٹ سے ۸۰۰، اگر دشیں فی منٹ نظام کردہ  
ہے۔ بہاؤ کو زیادہ متوازن کرنے کے لیے میں تو وزن تمام کرنے والے آسے کو  
ایک درجہ پیچھے کھینچتا ہوں۔ جہاز کی رفتار اب سو میل فی گھنٹہ ہے۔ میں نے جہاز کی  
فی منٹ کی گردشوں کو ۵۰، تک کم کر دیا ہے۔ بہاؤ کا پچھلا حصہ اب بالکل متوازی  
ہے اور دیگر آلات ٹھیک کام کر رہے ہیں۔ اگر جہاز اس وزن کے ساتھ ۵۰، ۵۰  
گردشیں فی منٹ کی رفتار سے چلتا رہے تو پریس پھینچنے کے لیے بیرس پاس کافی  
تیز رہے۔

ارضی قطب نما کی سوئی دائیں طرف ٹھکی ہوئی ہے۔ میں نہایت احتیاط ...  
شمالی سمت کھڑا ہوں یہاں تک کہ قطب نما کی سوئی وسطی لکیر پر واپس آجاتی ہے  
۶۵ درجوں کا زاویہ ... قطب نما میرے عظیم دائرے کے پہلے سوئیل کے  
نکڑے پر پرواز کر رہا ہے۔ اس وقت مشرقی وقت کے مطابق صبح سات بج  
کریم ۵ منٹ ہو سکے ہیں۔

دھند کا ایک پردہ میرے ساتھ ساتھ حرکت کر رہا ہے۔ میرا دائرہ نظر تین میل  
تک درست ہے۔ اس کے آگے سوائے دھند کے مجھے کچھ نظر نہیں آتا۔ اور میں  
یہ نہیں کہہ سکتا کہ اس دھند کے پیچھے کیا چیز ہے؛ دفتر موسمیات کی آخری  
اطلاع کے مطابق ساحلی علاقوں کا موسم بہتر ہو رہا ہے۔ لیکن کئی دفاتر نے  
دھند کی اطلاع بھی دی ہے۔ میں نے اپنی جیب سے ریاست نیویارک کا نقشہ  
نکال دیا۔ خراب موسم میں صحیح راستہ پر چلنا بہت ضروری ہے میں زمین پر نکال  
نشانات کو پہچان کر اٹنا چاہتا ہوں۔ ان نشانات کی پڑتال قطب نما کی دوسری

با سکتی ہے ۔

جزیرہ لانگ کے بڑے بڑے کھیت جلدی جلدی میرے پروں کے نیچے سے نکل رہے ہیں ۔ میرے بائیں جانب ہاتھ کی انگلی کے مشابہہ زمین کا ایک ٹکڑا سمندر میں نکلا ہوا ہے ۔ شمالی راستہ اب مجھے واضح دکھائی دیتا ہے ۔ مجھے زمین بھی نظر آنے لگی ہے ۔ تیل کا دباؤ ۵۶ پاؤنڈ ، تیل کا درجہ حرارت ۴۴ سینٹی گریڈ ، پٹرول کا دباؤ  $\frac{1}{2}$  ۳۲ پاؤنڈ ۔ ۔ ۔ ۔ میں بے دستوں کی چوٹیوں کے قریب پہنچا ، گر پھری کو اپنی طرف پھینچ کر چھوڑ دیا جہاز دستوں کو چھاند گیا آدھ سرعت پہنچا ۔ ۱۷۵۰ گز شیپس فی منٹ ۔ ۔ ۔ جہاز کی رفتار ۱۰۵ میل فی گھنٹہ بلندی ۲۰۰ فٹ ۔ ۔ ۔ وقت ۸ بج کر پندرہ منٹ صبح ۔ ۔ ۔ ۔ اب مجھے اڑتے ہوئے پندرہ منٹ ہو چکے ہیں اور بھی تک تمام آلات اپنی اپنی جگہ ٹھیک کام کر رہے ہیں ۔ اب میں وسطی ٹینک کو بند کر دیتا ہوں اور اگلی ٹینک کا پٹرول کھول دیتا ہوں ۔ ہر ٹینک کو میں پہلے پہل پندرہ منٹ استعمال کروں گا اس طرح ان سب میں سے اتنا اتنا پٹرول صرف ہو جائے گا کہ کسی جھٹکے میں باہر نہ پھلک آئے ۔ مجھے پٹرول کے ایک ایک قطرہ کی حفاظت مطلوب ہے ۔

میرے عظیم دائرے کے راستے پر جزیرہ لانگ سے لنگٹی کر تک صرف ۲۵ میل کا فاصلہ ہے ۔ لیکن اتنے لمبے سمندر پر میں آج تک کبھی نہیں اڑا ۔ اس دُھند میں میری حیثیت بالکل ایک نڈرے کی ہے ۔ دُھند اور سمندر کے پانی کا رنگ بھورا سفید

رہا ہے۔ یہاں تک کہ میرے لیے سمندر اور آسمان میں تمیز کی ناممکن ہو گیا ہے  
 میں اپنی کرسی پر آرام سے بیٹھ گیا۔ اسی جگہ بیٹھے بیٹھے مجھے ایک عظیم مندر پار  
 کرنا ہے اور پورا ڈیڑھ دن اسی جگہ مقید رہنا ہے۔ یہاں تک کہ وہ لمحہ آن پہنچے جب  
 میں مرزین فرانس پر قدم رکھوں۔ اب مجھے اتنی فرصت ہے کہ اپنے بازو پھیرا  
 سکوں۔ میرے اوپر نشست گاہ کی چھت اتنی اونچی نہ رہے کہ میں ہوا بازی کی  
 ٹوپلی پہن سکوں۔ اصل میٹھے کی بجائے مہینے کے سوٹ کی لمبے ناپ تولی کہ بنائی گئی ہے  
 تنہا پرواز کرنے کے کیا فوائد ہیں! مجھے اپنے والد کے یہ الفاظ یاد آئے  
 جو انہوں نے تنہیہ کے طور پر کئی سال پہلے مجھ سے کہے تھے۔ وہ کہا کرتے تھے کہ  
 جس فہم میں زندگی اور موت کا سہارا اس میں کسی اور پر زیادہ بھروسہ نہیں کرنا  
 چاہیے وہ مسی سوتا کی ریاست کے پڑنے آباد کاروں کا یہ قول دہرانے کا عادی  
 تھا۔ ایک لڑکا، ایک لڑکا ہے، دو لڑکے نصف لڑکے کے برابر ہیں اور تین  
 لڑکے نہ ہونے کے برابر ہو کر رہتے ہیں۔

اگرچہ اس کہادت کا تعلق شمار اور خبر رسانی سے تھا، خصوصاً اس زمانے  
 میں جب امریکی کے اعلیٰ باشندے یعنی سرخ اٹمین، منیڈنسل کے لوگوں کی بہت  
 مخالفت کیا کرتے تھے، تاہم یہ قول میری پاپا کے کتنے حسب حال تھا! تنہا پرواز  
 کرنے سے مجھے کافی وقت مل گیا ہے اور ہر عرصہ کی آزادی مقید ہے۔ میرے تمام  
 فیسوں میں کسی دوسرے کی زندگی کی ذمہ داری مجھ پر عائد نہیں ہوتی۔ پیرٹ آن سینٹ



دو فٹ کو پرواز کے لیے تیار رکھنے کا حکم دیتے وقت مجھے کسی سے مشورہ کرنے کی ضرورت نہ ہوئی۔ کچھ طے سے تپت ہوئی مستقر پر اپنے جہاز میں بیٹھے ہوئے میں کسی کے مشورے اور فیصلہ کا تابع نہیں تھا۔ کسی شخص کو یہ جرات نہ تھی کہ وہ یہ کہہ سکے کہ چھوٹے جہاز مجھے چلانے دو یا یہ کہ مجھے تو حالات بہت خراب نظر آتے ہیں آج پرواز ملتوی کر دیں۔ اس کے علاوہ میں کسی انتظامی عہدے والوں میں نہیں پھنسا۔ اپنے والد کے قول کے مطابق میں ایک مکمل رٹا کا ہوں۔

..... آزاد اور تنہا ...

اتنے میں نیو انگلینڈ کی سبز پوش پہاڑیاں نظر آنے لگیں۔ میں نے نیو یارک کا نقشہ پیٹ کر ایک طرف رکھ دیا اور کنگڈم کٹ کا نقشہ کھول لیا۔ ان سرسبز پہاڑیوں اور بادلوں سے پرنشیبوں میں مجھے بہت کم زمین نظر آئی میں تعجباً ... ہنٹ اور بلند ہو گیا اور ارد گرد کی چیزیں دیکھنے والے آسمان کو نکالا۔ اگرچہ یہ سالانہ ٹیکہ کی ریان فیکٹری کے ایک کاریگر ہی سہے بنایا تھا اور ایک گھریلو ساخت کی چیز معلوم ہوتی تھی، یعنی دوپٹے شیشوں کو ایک ایک زاویہ کی شکل میں ایک آلہ میں لٹکا کر جہاز کے بائیں طرف نکال رکھا تھا، تاہم اس آلہ کی مدد سے ہیری نکالیں اتنی دور پہنچ سکتی تھیں کہ میں سامنے کی پہاڑیوں اور تھوٹی تھوٹی بلندی کی رکاوٹوں کو باسانی دیکھ سکتا تھا، نیز مجھے ایک طرف جھک کر منگیوں کو دیکھنے کی کوئی ضرورت نہ پیش آتی تھی۔ اب میں ہوا بانی کا چشمہ اتار کر آرام کے ساتھ

اپنی جگہ بیٹھ سکتا تھا۔

پہاڑیاں بلند ہوتی جا رہی تھیں۔ شمالی سمت وہ بادلوں میں گھس ہوئی تھیں۔ اگر جہاز کی بلندی ایک سو فٹ کم ہو گئی تو مجھے مجبوراً واپس لوٹنا پڑے گا۔ تاہم جب تک مجھے کھلی فضا نظر آتی تھی میں آگے بڑھتا جاؤں گا۔ اگر مجھے واپس ہی لوٹنا پڑا تو مجھے مایوس ہونے کی چنداں ضرورت نہیں۔ میں نے پہلی سی کوشش میں پیرس پہنچنے کے متعلق کبھی نہیں سوچا تھا۔ اگر اس تمام علاقے پر دھند پھا گئی تو میں جہاز کو کم بلندی پر سے اڑوں گا۔ اور نیویارک واپس جا کر شہر کے اوپر چکر کاٹتے ہوئے ہوا میں زیادہ سے زیادہ دیر تک اڑتے رہنے کا ریکارڈ قائم کرنے کی کوشش کروں گا۔

اس وقت آٹھ بج کر ابدن منٹ ہیں صبح کا وقت ہے اور میں پورا ایک گھنٹہ اڑ چکا ہوں۔ مختلف اوقات تباہے ہیں کہ بلندی چھ سو فٹ ہے جہاز کی رفتار ۱۰۶ میل

دھندلے۔ انجن کی رفتار ۵۰، اگر دیشیں فی منٹ تیل کا درجہ حرارت ۳۸ درجہ سنٹی گریڈ ہو گا دباؤ ۵۹ پاؤنڈ اور پٹرول کا دباؤ ۳۵ پاؤنڈ ہے۔

اب میں ایک سو میل پر واز کر چکا ہوں اور سپرٹ آف سینٹ لوئس کا مدق قستیبا

ایک سو پونڈ ہلکا ہو چکا ہے۔ میں نے یہ تمام چیزیں جہاز کے روزنامہ میں لکھ لیں پانچویں نمبر کا پٹرول حاصل دیا اور ارضی قطب نما کو صحیح کیا۔

نیو انگلینڈ کی ریاستیں بالکل چھوٹے چھوٹے اضلاع کی طرح معلوم ہوتی ہیں میرے

بائیں جانب پر آؤڈیس اور جزیرہ رھوڈز کی مختصر ریاستیں ہیں۔ اور اوپر دیکھا ہوا

تراسمان بھرتا تھا آتا ہے چنانچہ میں اب میاچوٹیس کا نقشہ کھوتا ہوں۔  
جہاز کے پر کے نیچے ٹکلی خط لکھ ہوتا جا رہا ہے، افق کے خط مستقیم کے نیچے ایک  
سیاہ لکیر نمودار ہو رہی ہے۔۔۔۔۔ یہ ساحل بحراوقیانوس ہے۔۔۔۔۔ دور۔۔۔  
اس لکیر کے اوپر ایک بحر سبزے پایاں موجیں مار رہا ہے۔

میں نے میاچوٹیس کا نقشہ اپنی جیب میں ڈالا اور شمالی بحراوقیانوس کا نقشہ  
نکالا۔ سان دیگو میں جہاز کی تعمیر کے دنوں میں میں نے کئی دنوں کی مشقت سے نیویارک  
سے پیرس تک کے عظیم فائرے کے راستے پر سیاہی سے سو میل کے قطعات اور  
ایک منحنی خط بنایا تھا۔ پھر ان قطعوں کی نہایت احتیاط سے پیمائش کی تھی، اللہ ان کا  
خاک اپنے نقشہ پر اتار لیا تھا۔ میرا نقشہ بنا رہا تھا کہ میاچوٹیس سے بیس میل آگے  
قطب نما کی سوئی کے مطابق میرا راستہ ۱۷ درجہ متواہیسی شمال کی سمت ہے  
اور اس راستے پر ایک سو میل پرواز کر چکنے کے بعد ۴۷ درجہ پر بدل جاتا ہے۔ اس  
طرح میں ہوا کے رُخ کا لحاظ رکھنے سے باوجود بھی باسانی فوس کوٹیا پہنچ سکتا تھا  
صرف ایک بار اور راستہ بدلنے کے بعد میں خلیج میسٹیری کے دہانے پر پہنچ جاتا تھا  
اس طرح اپنے نقشہ کی میسٹیریس ہلیٹ پر عمل کر سنے کے بعد پیرس صرف ۱۰ میل دور  
جاتا تھا۔ پیرس پہنچ کر مجھے شہر کے وسط میں واقع گنبد پر پتھر کاٹ کر شمال مشرقی  
سمت اختیار کرنا تھی اور تقریباً دس منٹ کی پرواز کے بعد مجھے لا بورڈس کے  
تعلیم ہوائی مستقر پر پہنچ جانا تھا۔

لیکن بھرنا پیاگنا اس کی دستوں کو دیکھ کر میں ششدر رہ گیا۔ میں نے سب چاکہ میں نے کسی  
 تہور کے خوشی میں یہ گمان کر لیا کہ میں نو اس کو شیا، نیو فاؤنڈ لینڈ، آئر لینڈ اور پھر ایک ناقابل  
 بیان اور حیرت سے نقطہ یعنی نابورڈ سے پہنچ جاؤں گا۔ میں نے نہ تو ستاروں کی مدد سے  
 راستہ معلوم کرنے کا علم نہ عمل سیکھا تھا اور نہ ہی میرے ساتھ ہمارا ذرا فی کا زادو یہ پیمانی  
 تھا۔ علاوہ ازیں میں ٹیپ کی نشر گاہوں سے بات بھی نہیں کر سکتا تھا کیونکہ میرے پاس  
 کوئی ریڈیو تھا نہ ٹرانسمیٹر، مجھے تو قطب نما کی مدد سے اپنا راستہ معلوم کرنا تھا۔  
 اب مجھے دو گھنٹوں سے بھی کچھ زیادہ عرصہ تک زمین نظر نہیں آئے گی۔ اور  
 نقشہ پر بنا ہوا سیانٹس ہی میری رہبری کرے گا۔ اس طرح میرا امتحان اس امر میں ہو  
 جائے گا کہ کیا میں فقط قطب نما کی مدد سے سمندر کے اوپر صحیح طور پر پرواز کر سکتا ہوں  
 یا نہیں۔ سیانٹس سے نو اس کو شیا تقریباً ۱۵۰ میل کا فاصلہ ہے۔ اور نیو فاؤنڈ  
 لینڈ سے آئر لینڈ و ہزار میل سے کچھ کم۔ اگر میں اپنی غلطی کو نو اس کو شیا پہنچ کر  
 آٹھ سے مزید دوں تو مجھے معلوم ہو سکتا ہے کہ ساحل یورپ تک پہنچنے سے بعد میں  
 وہاں سے کتنی دور رہ جاؤں گا۔ دوسرے غظموں میں یوں کہوں کہ اگر راستہ میں  
 غلطی واقع ہونے کی وجہ سے نو اس کو شیا پہنچنے میں دس میل کا فرق رہا تو آئر لینڈ  
 پہنچ کر میں وہاں سے تقریباً ۵۰ میل دور رہ جاؤں گا۔

میں سمندر کی بل کھاتی ہوئی بہوں کے زیادہ قریب ہو گیا۔ پانی کی سطح کے  
 قریب ہوا ایک گھمبے کی طرح ٹوس اور وزن مار محسوس ہوئی میں جہاز کو اور بھی



نیچے لے گیا، یہاں تک کہ جہاز کے پیچھے پانی سے فقط پانچ چھ فٹ اونچے رہ گئے  
 جہاز نہایت سرعت سے ساتھ فاصلہ طے کر رہا تھا۔ میرے جہاز کے دائیں پر  
 کی جانب پھیلیں کاشکار کرنے والی ایک کشتی نمودار ہوئی۔ اس کشتی نے مجھے احساس دیا  
 کہ میں تو جہاز کے مستویوں سے بھی غم بندی پر پرواز کر رہا ہوں، میں فوٹا جہاز کو کئی  
 فٹ اوپر سے لیا اور فندوں کو اپنے اسی ٹرپو اشیا رونا آسے کے شیشے پر جمائے  
 رکھا۔

وقت !..... اس بج کر باؤن منٹ..... تین گھنٹے گزر چکے ہیں جہاز  
 ٹاپٹرول سوڈ کیلین فی گھنٹہ کے حساب سے خرچ ہو رہا ہے۔ یعنی اس وقت تک تین سو  
 پاؤنڈ ٹرپول جل چکا تھا۔ جہاز کا وزن اب تقریباً ٹرپول کے ایک بڑے ٹین کے وزن کے  
 برابر غم ہو چکا ہے۔ میں انجن کی رفتار کو ۲۵، اگر دھیس فی منٹ پر لے آیا اور ٹرپول  
 اور ہوا کی ملاوٹ کو غم کر دیا۔ جہاز کی رفتار کم ہو کر ۱۰ میل فی گھنٹہ پر آگئی۔ سنہرے کی  
 تہیں اٹھ رہی تھیں اور ہوا کے شمال مغربی رخ کا پتادے دی تھیں، میں بے جھکا  
 اور ارضی قطب نما کی سونی کو ۵ درجہ پیچھے کر دیا، تاکہ باد مخالف سے کسی غلطی سے  
 پیدا ہونے کا اندیشہ نہ رہے۔ ہوا بازوں کے لیے پہلو کی ہوا کچھ اچھی نہیں ہوتی  
 میرا خیال تھا کہ سند کے اوپر مجھے ایک کیس اور زیادہ دباؤ والا علاقہ مل جائے گا اور  
 ہوا بھی موافق ہوگی۔ لیکن حالات ایسے نہ تھے، مجھے خطرہ محسوس ہوا کہ ہوا کا رُخ  
 کسی آنے والے طوفان کی غمازی تو نہیں کر رہا ؟



اب میں ٹھک چکا تھا۔ میری ٹانگیں اکڑتی جا رہی تھیں لیکن مجھے پہلے سے اس  
ہمراہ تجربہ تھا کہ ایسی سات زیادہ دیر تک طاق نہیں رہتی۔ تقریباً تین گھنٹوں کی  
پر دواز کے بعد مجھے ایک بے معنی سا درخت مرع ہو جایا کرتا ہے۔ اور تقریباً سات  
گھنٹوں کے بعد خود ہی ختم بھی ہو جاتا ہے۔ اس لیے مجھے پوری اُمید تھی کہ سات  
گھنٹوں کے بعد میرے پتھوں کی تکلیف خود بخود رفع ہو جائے گی۔

مما مجھے خیال آیا کہ چند لمحے آنکھیں بند کر کے مجھے آرام کر لینا چاہیے، لیکن میری  
قوت ارادی نے مجھے خبردار کر دیا کہ سفر کے اس حصہ میں مجھے ہرگز نہیں سونا چاہیے۔  
..... کیوں؟ ..... اس لیے کہ میں نے پیرس کے راستے ہا ابھی دسواں حصہ بھی  
سے نہیں کیا تھا، ابھی تو پہلے دن کی دوپہر بھی نہیں ہوئی، ابھی تو آج پورا دن باقی ہے  
آج کی ساری رات ..... کل کا تمام دن ..... اور کل رات کا کچھ حصہ! ہو سکتا ہے  
کہ کل کی رات بھی اڑتے اڑتے ہی گندہ جلتے۔ پھر خیال آیا کہ آخر میں نیند کے بپھر  
..... زیادہ سے زیادہ کتنی دیر تک رہ سکتا ہوں۔ کل صبح اٹھنے کے بعد  
سے لے کر اب تک میں بالکل نہ سویا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے تھکاوٹ کے تمام  
خیالات اپنے دل سے نکال دینے چاہیے۔ مجھے شرم آتی چاہیے اگر کسی دوسرے  
شخص کو معلوم ہو گیا کہ پر دواز کی اجتماع کے ساتھ ہی مجھے تھکاوٹ محسوس ہو رہی  
ہے۔ لوگ کہیں گے ..... اور میرے کانوں میں ان کی آوازیں اسنے لگیں،  
- جہاز نے بالکل ٹھیک پر دواز کی تھی لیکن ہوا باز میں قوت برداشت ہی نہ تھی!  
میں نے اپنے پیلو میں ٹھلی ہوئی پانی کی بوتل سے چمکی لی۔ میری کرسی اور جہاز  
کے پیلو کے درمیان کا فذ کی ایک تیلی میں ٹبل روٹی کے پانچ ٹرسٹ بندھے

ہوئے تھے، مگر مجھے بھوک منطلقاً محسوس نہ ہو رہی تھی اور پھر میں نے سوچا ثانی پریٹ  
اوسمی زیادہ جاگ سکتا ہے۔

میں نے فیصلہ کیا کہ جہاز کو دو تین سوئٹ اور اونچا سے جاؤں اور گروہ شیش مینے  
والے آگے میں سے کشتیوں کے اونچے اونچے مستولوں کی جانچ پڑتال بند کر دوں اس نظر باری  
نے تو مجھے تمکدیا تھا اور اب میں آرام و سکون سے بیٹھا چاہتا تھا۔ اس وقت صبح کے  
گیارہ بجے تھے اور گزشتہ رات کی بیداری کا اثر بعد پر ظاہر ہو رہا تھا۔ میری حالت بالکل  
اس آدمی جیسی تھی جو ریت کے ایک ڈرے کو دیکھ کر بھی کھڑا ہوتا ہے۔ لیکن آگے اس نے  
دل سے پیاز سے متعلق سوچنے کی رحمت گوارا نہیں کرتا۔ مجھے سینٹ لوئس اور شیکاگو کے  
میدیاں اپنی ڈاک کی پروازوں کی وہ صحنیں یاد آئیں جب میں انجن بند کر کے جہاز کو کسی  
چراگاہ میں اتار دیتا اور اپنی کرسی پر بیٹھا بیٹھا ہی تھوڑی سی مینڈ لے لیتا۔ لیکن ان تمام باتوں  
کا تعلق صبح سے تھا اور یہ بہت سنگین مسئلہ تھا۔ اس وقت تو میں دن کی پندھیا مینے کی  
رہنمائی میں سونا چاہتا تھا۔ پہلے دن کی دوپہر کو ہی . . . . ؟

میں نے ہوا پینپانے والے آلہ کو نکھایا اور تازہ ہوا سے اپنے چہرے کو سہلایا، پھر  
جہاز سے تمام آلات کی اچھی طرح جانچ پڑتال کی۔ چونکہ یہ جی ضروری تھی، اشیاء ناما بھی  
تک باہر لنگ رہا تھا، اسے بھی اندر کھینچا۔ میرا خیال تھا کہ اس سے ہوا کی پیدا کردہ  
رکاوٹ میں کمی واقع ہو جائے گی اور میں چند گنیم پٹرول پچالوں گا۔ اس کے علاوہ  
مجھے یہ اصل بھی یاد آیا کہ ہوا بازی میں چھوٹی چھوٹی تفصیلات کو بھی نظر انداز نہیں کرنا  
چاہیئے اسی بات کو تہ نظر رکھتے ہوئے میں نے اپنے بوٹ بھی پتے چڑھے کے  
بنوائے تھے اور اپنے نقشوں کے تمام فالتو کنارے تک کاٹ دئے تھے، کہ کوئی حکم

وزن لے کر اڑوں،

اچانک جو باہر دیکھا تو مجھے زمین نظر آئی۔ مٹی کا ایک سبز ٹیلہ؟ افقی پہاڑیوں  
تک پھیلا ہوا تھا۔ اس کو شیا! ... میں نے اپنی گھڑی دیکھی بارہ بج کر آٹھ منٹ  
... میں بالکل بھیجہ راستے پر آیا تھا۔ جوں جوں بلند سے بلند تر لہریں قریب آتی گئیں  
میں پہاڑ کو بلند تر کرتا گیا مٹی کہ میں اسے ایک ہزار فٹ کی بلندی پر لے گیا۔ اس  
بلندی سے بھی میں اپنے نقشہ اور اس جزیرہ کے ساحلی خطوط کا مقابلہ اچھی طرح  
کر سکتا تھا۔ میرے دائیں طرف ایک راس اور بائیں طرف ایک جزیرہ تھا۔ میں  
خیال سینٹ میری کے دہانے پر پہنچ چکا تھا۔ یہ جگہ میرے رستے سے صرف چھ  
میل بٹی ہوئی تھی۔ نقشہ بناتے وقت میں نے یہ تسلیم کر لیا تھا کہ قطب نما کی مدد سے  
پر واز کرتے ہوئے ۵ درجوں کی غلطی کوئی بڑی بات نہیں، لیکن میں تو صرف ۲ درجہ  
ہی اپنے راستہ سے ہٹا تھا۔ نواس کو شیا کے راستے میں چھ میل کی غلطی کا مطلب تو  
یہ تھا کہ آؤ بیٹھ بیٹھنے تک صرف پچاس میل کی غلطی ہو گئی۔ اپنے راستے کے اتنا  
قریب رہنا مجھے کافی تسلی بخش معلوم ہوا۔

اب تک میں نے چار ٹنڈوں اور آٹیس منٹ میں ۴۴ میل طے کر لیے تھے، یعنی  
میری اوسط رفتار ۱۰۲ میل فی گھنٹہ تھی۔ اس وقت میں ایسے علاقے پر پر واز کر رہا  
تھا جو جنگلوں، جھیلوں اور دلدلوں سے پُر تھا۔ بحالت مجبوری اترنے کے لیے یہاں  
کوئی جگہ نہ تھی، اگر میں اس وقت جھیل میں گر جاتا تو پہاڑ سمیت ختم ہو جاتا، لیکن آگ

فٹنے کی صورت میں ہر سال بچ جاتا، یہ بھی غنیمت تھا۔ اور پھر شگامی حالت میں دلدلی زمین بھی شاید ایسی بری ثابت نہ ہوتی !

تقریباً چار سال کا عرصہ ہوا، مجھے اپنے پرانے جہاز جینی کے انجن بند موبائے پرویاست منی سٹاک کی ایک دلدل میں اترنا پڑا تھا، جہاز نے پتے تو فوراً ہی دلدل میں دھنس گئے تھے، اس کے علاوہ ایک بار اسی جہاز کے رولر میں الٹا تسکارت کیا اور گھاس کے لمبے لمبے اور تیز تریز فوکوں والے پتے میرے پہرے کو مس کرتے رہے۔ لیکن جینی جہاز میں تو اس وقت صرف چند گیلن پٹرول تھا اور سپرٹ آف سینٹ لوئس میں سے تو ابھی تک صرف چار سو گیلن پٹرول ہی صرف ہوا ہے مجھے یقین ہو گیا کہ دلدل میں گرنے سے پٹرول کی ٹنکیاں بھٹ جائیں گی اور اگر جہاز کو الگ نہ لگی تو یہ میری حد سے زیادہ خلش قسمتی ہوگی۔

وقت بارہ بج کر باؤن منٹ بعد از دوپہر . . . ہوا کی تندی بڑھ رہی ہے۔ میں سے اس خطرہ کے پیش نظر کہ ہوا کی تندی جہاز کا رنچ نہ بدل دے قطب نما کی سوئی کو ۱۵ درجے آگے بڑھا دیا۔ سامنے کی پہاڑیاں بل کھاتی ہوئی ایک سلسلہ ہائے کوہ ٹمک پھیلی ہوئی تھیں امیر ہاتھ روٹی کے ٹکڑوں کی طرف بڑھا، لیکن جھک غائب تھی دیکھ کر کھانے کا وقت ہو جانے سے یہ مطلب نہیں کہ ہم ضرور کھائیں گے۔ ان حالات میں پانی کا ایک گھونٹ کافی ہوگا۔

پانی کا ایک گھونٹ پنی کریں نے نقشہ کو جہاز کی کھڑکی سے باہر سرکنے دیا۔



نقشہ کا ایک سرا ہوا میں پھڑپھڑایا۔ میں نے فوراً نقشہ کو سنہرا لائیو نمک اُس کے  
 نتائج ہو جانے سے پیرس کے راستے کی کلید لکھ ہو جانے کا ڈر تھا اور اس  
 صورت میں واپس لوٹنے کے سوا اور کوئی چارہ نہ ہوتا۔ میرے پاس کافی ٹپروں  
 تھا اور ہزار کے تمام آلات صحیح کام کر رہے تھے۔ اس صورت میں اگر نقشہ  
 اڑ کر باہر جائے گا تو میری تمام توضیحات اور جوابات بے معنی ہو جائیں گے۔

آسمان کی طرف نظر اٹھائی تو دیکھا کہ بادل چہرے سے سر پر آ موجود ہونے میں  
 پیسے تو بادل ہوا میں چلتے پھرتے نظر آنے اور روشنی کو کبھی چھپائے کبھی دکھاتے رہے  
 لیکن آہستہ آہستہ بادلوں کے مول ایک بلند تہہ بن کر جہاز ہی کے اوپر چل گئے۔ یہ  
 بادل شمالی سمت تو بڑے بڑے تو دووں کی شکل اختیار کر چکے تھے اور پوری طرح  
 روشنی کو روک رہے تھے۔ ساتھ کی طرف بارش کے پھینٹے آفت کو کچھ کچھ نمایاں  
 کرنے میں مدد دے رہے تھے۔ ہوا میرے راستے کے آ پار چل رہی تھی اور  
 آہستہ آہستہ طوفانی شکل اختیار کرتی جا رہی تھی۔ ہوا کی تندہی سے پیدا ہونے والے  
 فرق کو دہر کرنے کے لیے مجھے قلب نما کی سوتی کو پچیس درجے آگے بڑھانا پڑا  
 لیکن اس کا مطلب ہو گا کہ جہاز اس تاریک طوفان کی سمت گویا رٹتا بھڑکتا  
 جائے گا۔

ہوا اب پوری تندہی سے چل رہی تھی۔ جہاز کے پروں کے سرے بڑی  
 تیزی کے ساتھ اوپر نیچے حرکت کر رہے تھے اس ارتعاش کی وجہ سے میری  
 کرسی ہر سمت ہلکے کھارہی تھی۔ میں نے اپنی حفاظتی بیٹی پہن لی، جہاز کا وزن  
 تقریباً ۵۰۰ پاؤنڈ لکھ ہو چکا تھا۔ لیکن اب بھی تقریباً وہ ایک ٹن وزن اٹھائے ہوئے



تھا۔ اور صحیح بات تو یہ تھی کہ، خطرناک حد تک بوجھل تھا۔ مجھے خطرہ ہوا کہ جہاز کا فریم (ڈھانچہ) طوفان کی شدت سے ٹٹ نہ جائے اور طوفان تھا کہ یہ لمحہ بڑھتا جا رہا تھا۔ میرے جہاز کی حالت اس زورگوشت کی سی تھی جو کسی غولخوار کتے کے جڑوں میں پھنسا ہوا ہو اور وہ اسے جھنجھوڑ رہا ہو! میں انجن کی رفتار کو ۱۶۲۵ گردشیں فی منٹ پر سے آیا۔ اس طرح جہاز کی رفتار ۹۰ میل فی گھنٹہ رہ گئی۔ لاکش کہ اس وقت پیراشوت میرے پاس ہوتا۔ لیکن میں نے تو پرواز شروع کرنے سے پہلے ہی پیراشوٹ ساتھ نہ رکھنے کا فیصلہ کر لیا تھا۔ میں نے سوچا تھا کہ پیراشوٹ سمندر کی اس لمبی پرواز میں میری کیا مدد کر سکتا ہے اور اس کے وزن کے برابر یعنی تقریباً بیس پاؤنڈ دس سیر، پٹرول میرے لئے زیادہ ناممکن ہو سکتا تھا۔ کیونکہ بیس پاؤنڈ پٹرول کے ساتھ میں جیس منٹ اور پرواز کر سکتا تھا۔ بہر حال میں نے اب سوچا کہ اس طوفان میں جہاز کی مکھن تباہی کی صورت میں ہوا باز کی کرسی ہی سے مجھے چھلانگ لگانا پڑے گی۔ اور دیکھا تو جہاز اس تیز رفتاری سے بلندی پر اڑ رہا تھا:

میں دراصل اس بلندی سے زیادہ اونچا تھا جس پر سے لفٹینٹ کپتان جہاز چینی گرا تھا۔ وہ تو اپنے جہاز سے چھلانگ بھی نہ لگا سکا تھا۔ اس وقت ہوائی مستقر پر کوئی بڑا افسر بھی موجود نہ تھا۔ رتباہ شدہ جہاز کو سنبھالنے کا تمام کام میں نے خود کیا تھا۔ سمجھ کا پیراشوٹ جہاز کے پہلو میں تپ رہا تھا اور

اُس کو جسم چور چور ہو چکا تھا۔ اس کا ایک پاؤں ہوا باز کی کبھی اور تار کے درمیان لٹک  
 نیا تھا۔ زمین کے ساتھ ٹکرائے سے پیسے اُس نے پیراشوٹ مٹھوٹنے کی کوشش  
 کی۔ تاکہ شاید پیراشوٹ ٹھٹھنے کے ٹھٹھکے سے ہی اس کا پاؤں نکل جائے۔ میں  
 نے خود دیکھا تھا کہ آٹھ سو فٹ کی بلندی پر ٹھٹھ جہاز سے علمہ ہو گیا تھا لیکن  
 اب اس کا پیراشوٹ نہ ٹھٹھا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ اس کو جسم کی کے ٹھٹھ کے ساتھ  
 دھم سے گر آیا اور وہ ٹینڈ کی طرف تقریباً چھ سو فٹ زمین سے اچھلا !  
 پیراشوٹوں نے ان ہوا بازوں کی کبھی مدد نہ کی تھی ! یہاں تک کہ جن  
 ہوائی جہازوں میں ہوا بازوں کی نشست گاہیں اُوپر سے ٹھٹھی ہوتی تھیں وہ بھی  
 بوقت ضرورت ان سے کوئی فائدہ نہ اٹھا سکتے تھے۔ ہرٹ آف سینٹ ولٹس  
 تو اپنے بوجھ کی وجہ سے ٹوٹنے کے بعد سرعت کے ساتھ نیچے آئے گا  
 ان تمام باتوں پر فوراً کرنے کے بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ پیراشوٹ کو ساتھ  
 نہ رکھنا بہتر تھا۔ لیکن اب جو سوچتا ہوں تو یہ خیال غلط نظر آیا۔ مجھے یقین  
 ہو گیا کہ پیراشوٹ ہر صورت میں ساتھ رکھنا چاہیے۔ گزشتہ کشش اس خیال  
 سے بھی حل نہ ہوئی۔ شدید سوج بھار کے بعد میرا ذہن مجھے اس بات پر  
 تامل کرنے سے محروم رہا کہ حادثہ کی صورت میں جب جہاز کے مختلف  
 حصے ٹوٹتے ہیں جسم کو دو ٹھٹھے لگتے ہیں اور دماغ ٹھٹھے لگتا ہے تو پیراشوٹ  
 ساتھ ہونے سے ہوا باز کو بڑا سہا ہوتا ہے !

ایک دفعہ ریاست ٹیکساس میں ہوائی مشینیں ہو رہی تھیں۔ وہ زمانہ مشق میں میرے جہاز کا ایک پرندہ ہوا ہو گیا۔ اس زمانہ میں میں امریکی ہوائی فوج میں اٹان سکھانے کی تعلیم حاصل کر رہا تھا، ہمارے ایس۔ بی۔ ۵ جہازوں کا تعاقب کرنے والے ہوائی دستے نے کیلی کے ہوائی مستقر پر غوطہ لگاتے ہوئے دشمن کے جہازوں پر نعلی حملہ کیا۔ اور ان کو تین تین جہازوں کی ٹکڑیوں میں تقسیم کر دیا۔ لیکن اس کے بعد جب میں نے جہاز کو دوبارہ اوپر سے جانے کے لیے پھڑی کو اپنی طرف کھینچا اور بائیں پتوار کو اپنے پیروں سے جھکا دیا تو بلند ہونے کی بجائے میرے جہاز کا ایک پر زمین سے ٹکرا گیا۔ دراصل غوطہ لگاتے وقت میں بہت نیچے آچکا تھا۔ ایسا اکثر ہو بایا کرتا ہے اور نتیجہ معلوم ہے۔۔۔

اس وقت میں نے ٹوٹتے ہوئے دھات کے ٹکڑوں کی آواز سنی، ہچکچی ہوئی ٹکڑیوں کے جھنکوں کو محسوس کیا۔ میرا ماتھا مبری نشست گاہ کے اوپر کے حصے کے ساتھ ٹکرایا اور میرے جہاز کا ڈھانچہ ہوا میں ٹک کر رہ گیا۔ میں غلغلہ بند کرنے والے آلے کو جھکا دے کر بند کیا۔ میرے جہاز سے تھوڑی دور ریٹینٹ میگزین کا جہاز پہلو کے بل الٹا پڑا ہوا تھا اور ہمارے جہازوں کے پیر ایک دوسرے کے ساتھ آویزاں تھے!

میں نے میگزین کو اپنی کرسی میں سے اٹھتے ہوئے دیکھا وہ نہایت اطمینان سے اپنی حفاظتی بیٹی مکمل رہا تھا اس کے بعد ہم نے پھر ہوا میں چکر لگانے شروع کئے۔ ہند

کا ایک ٹوٹا ہوا جھمیرہ سے منہ پر فلک رہا تھا اور میری حفاظتی ٹوپی کے ساتھ ٹکرا رہا تھا۔  
ہمارے جہاز پلن چلی کی طرح گردش کر رہے تھے۔ میں نے ٹوٹے ہوئے پر کو بیچھے  
دھکیلا اپنا کتہا کی پخت کے سامنے جھٹھے پر تین لائیں نہ در زور سے ماریں اور بیچھے کی  
مرگ کھلی فضا میں گر گیا !

جب لوگ تباہ شدہ جہازوں کو دستوں سے کھینچے یسے ہمارے تھے تو میری نظر  
پیسے پیراشوٹ پر پڑی وہ پوری طرح کھٹنے کی بجائے فقط ایک نیچے کی طرح نیم ٹنگفتہ  
ہو کر رہ گیا تھا۔ میسٹر کو پیراشوٹ صرف باہر اٹک رہا تھا۔ چونکہ ہم اہل پھری ہوئی زمین  
میں گرے تھے اس لیے پنج گئے۔ فرض کیا اُس دن سیرکس پیراشوٹ نہ ہوتا اور یہ  
ملن بھی تھا۔ میں استادوں کی پہلی جماعت میں تھا اور اس گروہ کو پہلی بار پیراشوٹ  
دے گئے تھے۔ اگر میں ایک سال پہلے اُستادی سیکھنے کے لیے جاتا تو شاید آج  
میں کوشیا کے اوپر جہاز کے پروں کو توڑنے والے ملان میں نہ پھنسا ہوتا !





## باب ششم

شب بیداری کی طویل گھڑیاں اب لٹ بڑگ سکے محاس پر اثر انداز ہوتا  
 شروع ہو گئیں۔ جو نہی بہار نیو فاؤنڈ لینڈ کے اوپر سے گذر چکا، تاریکی نے  
 بہار کو چاروں طرف سے دیوچ لیا۔ نوجوان ہوا باز نے اپنے ہوش محاس  
 قائم رکھنے کی پوری کوشش کی لیکن تھکان اس پر ٹوٹ ٹوٹ کر حملہ کر رہی  
 تھی اور اس کے سامنے کمرہ ارضی کا وسطی سمندر تھا، جہیب و بے پایاں اور  
 صبح ابھی بہت دُور تھی۔

ہم اب اس مرحلہ پر پہنچ چکے ہیں کہ ناظرین اگر ابواب گذشتہ پر نظر دوڑائیں  
 تو انہیں حدم ہو گا کہ چاند لڑے لڑ بڑگ کی نیو یارک سے ہیرس ٹک کی  
 پرواز نے جو فن ہوا بازی میں ایک تاریخی حیثیت رکھتی ہے، اس فن کو  
 کافی ترقی دی۔ اس پرواز نے لاکھوں انسانوں کے شکوک دفع کر دیئے اور  
 اور یہ ثابت کر دیا کہ ہوائی جہازوں پر بھروسہ کیا جاسکتا ہے۔ ہوائی جہازوں  
 کی صنعت جو ایک عرصے سے محمی مدد کو ترس رہی تھی، یکایک خوش حالی

کے اک نئے دور میں پہنچ گئی۔

لیکن کوئی شخص ۲۰ مئی سے قبل جب لنڈبرگ نے جزیرہ لانگ کے ہوائی  
مستقر روڈ ویٹ سے اپنی پرواز کا آغاز کیا تھا کسی قسم کی پیش گوئی نہیں  
کر سکتا تھا۔ یہ ایک ایسے آدمی کا فیصلہ موت و حیات تھا جو تمام شب بیدار  
رہا، پھر یہ بھی بظاہر ایک ناممکن سی بات معلوم ہوتی تھی کہ سپرٹ آف سینٹ  
لوس اتنا وزن سے کراؤٹھ سکے۔ لنڈبرگ نے اپنی بہت فنی مہارت اور  
انتہائی محنت سے کام لے کر جہاز کو زمین پر سے اٹھایا اور اسے پیرس کے  
صحیح راستے پر ڈال دیا۔

اس عظیم دائرہ کار راستہ دوپہر تک اسے نو اس کوشیا کے اوپر بے کیا۔ یہاں  
پہنچ کر وہ ایک طوفان میں گھر گیا۔ اس وقت اس نے پہلی بار انتہائی تھکاوٹ  
محسوس کی تھی

میں نے خیال کیا کہ بارش اور طوفان کا پہلا ٹھٹھکا کوئی اتنا بُرا نہیں ہے۔ میں بارش  
کی پیدا کردہ دُھند میں سے آسانی دیکھ سکتا ہوں۔ نو اس کوشیا کی پہاڑیاں اور جھیلیں سفید  
چادروں میں لپٹی ہوئی ہیں طوفان کے ہر تھپڑے کے ساتھ بادل سیاہ ہو رہے ہیں بارش  
تیز ہوتی جا رہی ہے۔ بلکہ درختوں اور چٹانوں پر بجلی بھی گرنی شروع ہو گئی۔ طوفانی ہوائیں پھیر  
ہوائی جہاز پر ہتھوڑوں کی سی ضربیں لگا رہی ہیں۔ مجھے خطرہ ہے کہ جہاز کے انجنو خیر نہ  
دھیکے ہو جائیں اور اس کے مختلف حصے ٹوٹ ٹوٹ کر گرنے لگ جائیں، میں نے  
ان تھپڑوں کے اثرات کو محسوس کرنے سے بے جہاز کی رفتار کو اور بھی کم کر دیا۔

آخر میں نے اپنا راستہ بھی چھوڑ دیا اور مشرقی سمت اختیار کی تاکہ طوفان کے قلب کے گرد چکر کاٹ کر نکل جاؤں، چنانچہ اب میرا راستہ کبھی تو بارش کے طوفان میں سے گزرتا اور کبھی کھلی فضا میں اور میں اسل راستہ کی پروا نہ کرتا ہوا، بل کھاتا، ٹھڑتا، چکر لگاتا، بڑھتا چلا جا رہا تھا۔ بارش کا پانی جہاز کے پروں پر گرنے کے بعد میری نشست گاہ میں بے تکلف طور پر بہہ رہا تھا اور پانی کے بڑے بڑے پختیے میرے نقشے پر برابر پڑ رہے تھے۔

بعض اوقات زمین بھی مشکل سے نظر آتی تھی۔ میں جہاز کو نیچے سے آیا۔ بہاز کے اٹکے نشے کو وادی پر چھکائے رکھا۔ اور سوچا کہ اگر بادل سامنے مالی چوٹی تک پہنچ گئے تو مجھے واپس لوٹنے کے لیے تیار ہو جانا چاہیے۔ میرے دل میں یہ خیال بھی پیدا ہوا کہ کیا میرے انہن کا فضا شمش آتش اتنی بارش کو برداشت کرے گا۔ میں نے پھرٹ آفس سینٹ وائس کی بارش کے کسی طوفان میں آزمائش نہیں کی تھی۔ اور اس وقت مجھے تقابلی اور برقی مشینوں کے مسائنہ کی جہات بھی نہ ہو سکتی تھی۔ ہوا کا رُنج پہلے شمال مغرب سے جنوب مغرب کی سمت اور پھر لوہے سے طور پتہ مغرب کی جانب مڑ گیا اور اسی طرح ہوا کے ہر جھونکے کے ساتھ بدلتا رہا۔ آنو ہوانے جنوب مشرقی سمت اختیار کی امید اس کی تندی ختم ہونی شروع ہوئی۔ ہوا کا اس رُنج پلٹا میرے لیے اچھا سنگون تھا۔ میں نے سوچا کہ اگر طوفانی علاقہ تھوڑا سا ہی رہے تو ہوا کو اسی رُنج پلٹنا چاہیے۔

وقت ایک بج کر ۱۵ منٹ بعد دو پہر۔۔۔ اب سے پودے چھ گھنٹے پہلے میں

روز ویٹ کے ہوائی مستقر سے اڑا تھا۔ اب موقع تھا کہ میں جہاز کے روزنامچہ میں کچھ مزید اندراجات کروں۔۔۔۔۔ میرا راستہ اسٹوڈنٹس کالج شمال بیچ ۲۳ درجہ مغربی سمت کا اختلاف۔۔۔۔۔ قطب نما کی سوئی کا بتایا ہوا راستہ ۸۰ درجہ۔۔۔۔۔ قطب نما کی سوئی کا انحراف صفر درجہ۔۔۔۔۔ ہوا کی تندی سے جہاز کا اپنے راستے سے ہٹ جانے کا زاویہ پانچ درجہ۔۔۔۔۔ ان پانچ درجوں کو جمع کرنے کے بعد میرے قطب نما کی سوئی ۱۹ درجہ قطبی شمال ظاہر کر رہی تھی۔ میں نے ان تمام ہندسوں کو اپنے روزنامچے میں درج کر لیا اور اس کے بعد تختہ آلات کو دیکھ کر جہاز کی بندی روشنی کی حالت اور ہوا کی رفتار دیکھ کر روزنامچہ میں درج کر دیں۔

اب میں پچ سو میل اڑ چکا تھا اور میرے لیے ابھی ۳۰۰۰ میل کی پرواز باقی تھی روزنامچہ پر کچھ ہونے ہند سے بہت موثر نظر آ رہے تھے۔ جب یہ ہند سے چھ گنا بڑھ جائیں گے تو میں پیرس میں ہوں گا۔

مجھے یہ یاد رکھنا چاہیے کہ تھکاوٹ بھی اسی رفتار سے بڑھتی ہے جس طرح صحت مست کی ہوا بہانہ انداز ہوتی ہے۔ اگر آپ دگنی رفتار سے چلیں یا آپ ایک طویل عرصہ تک آرام نہ کریں تو آپ کے جہاز پر چار گنا اثر ہوگا۔ اور آپ کی تھکاوٹ میں بھی چار گنا ہی اضافہ ہوگا۔ میری تھکاوٹ کی اصل وجہ گزشتہ رات کی بیداری تھی میں تقریباً ۵ گھنٹے سوتا رہا چکا تھا اور ابھی مزید تیس گھنٹے کے لیے مجھے جاگنا تھا تاکہ صبح دسالم پیرس پہنچ سکوں۔

جس قطعہ زمین پر سے میں اب اڑ رہا تھا اس میں مکمل ویرانی چھائی ہوئی تھی۔ کوئی سڑک، اگلیت یا مکان دور دور تک نظر نہ آتا تھا۔ وادیاں سرسبز، عمارتی لکڑی کے

دختروں سے لہی ہوئی تھیں، مرقابیوں کے فول پھیلے اور والدینوں سے اٹھ رہے تھے۔ میرے مرحوم دادا نے جس زمانے میں سویڈن سے امریکہ ہجرت کی تو وہ اس علاقہ سے فرار گزر رہے ہوں گے۔ مگر میرے والد کی عمر اس وقت صرف چند ماہ تھی۔ ہمارے خاندان نے اپنا سفر مغرب کی سمت جاری رکھا اور آخر کار مینی سوٹا کی ریاست میں آباد ہو گیا۔ انہوں نے وہاں کھڑی کا ایک مکان ایسے علاقے میں بنایا جو کسی زمانے میں امریکی قبائلی چھٹی وا اور سوکس کا آماجگاہ رہ چکا ہے۔ یہ سب چند ہی سال پہلے کی باتیں تھیں۔

جوں ہی میرے والد بنہ وق اٹھانے کے قابل ہوئے خاندان کے بے گوشت ہونا کرنے کی ذمہ داری انہیں سپرد کر دی گئی۔ مجھے اپنے والد کے لڑکپن پر رشک آتا تھا۔ میں اکثر ان ہی علاقوں کے خواب دیکھا کرتا۔ . . . اس وقت . . . یہ جے وہ علاقہ . . . بالکل میرے جہاز کی کھڑکی کے باہر . . . میرے قدامت کی پہلی امریکی سرزمین . . . جس کے جنگلات شکانتہ جانوروں سے بھرے پڑے تھے اور جہاں شقائق پانی کی عمیاں نہایت تیزی سے موجیں مار رہی تھیں۔ شمالی سمت طوفان بھیجے ہٹ رہا تھا۔ بادلوں کے بڑے بڑے ٹکڑے فضا میں بھج رہے تھے۔ ہر بڑے ہوتے ہوئے ہزار ہا فٹ کی لمبائی حاصل کر چکے تھے۔ پرانی برت کے ٹکڑے چٹانوں کی شمالی سمت پڑے ہوئے گھل گھل کر کھوکھلے کھوکھلے سے نظر آ رہے تھے۔ اب میں موسم گرما کو دور بھیجے جزیرہ لانگ میں چھوڑ آیا تھا اور اب



ایسے ملا تھے پر پرواز کر رہا تھا جہاں موسم سرما کا آغاز ہوتا نظر آ رہا تھا۔ ہوا کے  
تندھوں کوں نے مجھے کسی تہہ اپنے رستے سے ہٹا دیا تھا لیکن نیوٹا وڈ لینڈ پہنچنے  
سے پہلے دیکھ کر جمع کرنے کے لیے میرے پاس کافی وقت تھا۔

میں نے تختہ آلات پر نگاہ ڈالی تاکہ قطب نما کی مدد سے اپنے راستے کو درست  
کر لیں، قطب نما جہاز کے انجن کے اوپر نصب تھا اور میں باسانی اس کے ہندسے  
نہیں پڑھ سکتا تھا۔ اس کے سفید ہندسے شیشے کی مدد سے پڑھنے کے لیے اُلٹے  
رہے ہوتے تھے۔ جس دن اسے جہاز پر نصب کیا گیا، ہمارے پاس کوئی آئینہ نہ تھا ایک  
کالج کی لڑکی نے جو ایک گراؤ میں کھڑی ہم کو دیکھ رہی تھی، اپنے بوٹے سے ایک چھوٹا  
سا آئینہ نکال کر ہمیں دیا۔ ہم نے اس کا شکریہ ادا کیا اور تختہ آلات پر اسے سرایش کے  
ساتھ چپکا دیا۔ اس واقعہ کے بعد وہ لڑکی پھر کبھی نظر نہ آئی، اس آئینہ کے پیرس پہنچنے  
کے متعلق اس لڑکی نے کیا سوچا ہو گا؟ اس نے بھی پرواز شروع کرتے وقت یاد اسے  
ہی میں تھا کہ اس سے میرے تباہ ہونے کے متعلق مختلف پیش گوئیاں ضرور پڑھی  
ہوں گی۔

اب روزنامہ پھر نے کا وقت ہو چکا تھا۔ پرواز کا آٹھواں گھنٹہ اب ماضی بن  
گیا تھا، پیرس پہنچنے میں ابھی کتنے گھنٹے باقی ہیں! ابھی تو لا محدود سمندری غار کو  
عبور کرنا باقی ہے، اسپرٹ آف سینٹ لوئس میں پرواز کرتے ہوئے میں زمانہ گمان  
کے ایک ایسے ہیوے میں تھا جس کا حساب گھنٹوں میں نہیں کیا جاسکتا تھا۔ ساحل

جو بحر سے اُدھر اور اُدھر سے اُدھر حرکت کر رہا تھا اب ایک جگہ ساکت ہو گیا، اور ایک لخت شمال مغربی سمت مڑ گیا، جزیرہ بریٹن کی ماسکس ختم ہو گئی اب میں بندر سے اوپر اڑ رہا تھا۔ یہ جگہ نیوفاؤنڈ لینڈ سے دو سو میل دُور تھی اور اس کے بعد میرا اصلی سفر شروع ہو گا، اور پھر میں ہوں گا اور وہ مہیب بحر اوقیانوس .... بحر عظیم .... میں نہ مندر کے سبز طوفانی اور سرد پانی کے تقریباً بیس فٹ اوپر پرواز شروع کی جہاز کا اگلا جھنڈیچہ جھکایا اور ایک اجاڑا اور بیابانی ساحل پر اڑنا شروع کیا۔ شمالی سمت بادل تہوں میں لپٹے جا رہے تھے اور راکس بریٹن کے پہاڑوں پر چھا رہے تھے۔ صرف بیرے سر پر تھوڑے سے بادل تھے اور اب وقت ہو گیا تھا کہ میں اپنے عظیم دائرے کے راستے پر دوبارہ اڑنا شروع کروں۔ اپنی پرواز کے منصوبے کے مطابق مجھے اپنے راستے سے ہرگز نہیں ہٹنا چاہیے لیکن میرا دل چاہتا تھا کہ نیوفاؤنڈ لینڈ کے راستے سے ذرا ہٹ جاؤں اور سینٹ جان کے چھوٹے سے شہر پر سے پرواز کروں۔ اگرچہ اس سے میرے راستے میں معمولی سے تبدیلی ضرور ہوتی تھی مگر اسے ہم اصل راستے سے ہٹنا نہیں کہہ سکتے۔ میرا مقصد یہ تھا کہ سینٹ جان سے کوئی نہ کوئی شخص میرے متعلق بھیچے اطلاع دے دیوے گا۔

جزیرہ لانگ کے ہوائی مستقر پر وہ لوگ جنہوں نے نام سات جہاز پر کام کر کے اسے صبح کی پرواز کے قابل بنایا تھا، ان کے لیے یہ خبر کتنی تسلی بخش ہو گی، میں نے اس خبر کو دل ہی دل میں تشکیل کیا: "نقروی جہاز جو مشرقی سمت اڑا جا رہا تھا، سینٹ جان

کے اوپر سے گزرا) ابھی نیوفاؤنڈ لینڈ پہنچنے میں دو سو میل باقی تھے اس وقت نیوفاؤنڈ لینڈ کی گھڑیوں میں شام کے سات بج کر بیس منٹ ہوں گے۔

وہ لوگ جنہوں نے دو ماہ مسلسل کام کر کے میرے جہاز کو بنایا تھا، میرے رفقاء جنہوں نے اس کی قیمت ادا کی تھی.... ان سب کے لیے یہ جانتا بھی ضروری ہے کہ میں تب علم شمالی امریکہ سے بحیرہ خوبئی گزر گیا ہوں۔ میری والدہ جو ڈیڑھ آٹھ میں علم کیسا پڑھاتی ہیں، غالباً تمام دینی اپنے کمرے میں منجم اور پریشان بٹھی رہی ہوں گی اور اپنے دل و دماغ سے ایک ہوا باز اور ایک طیارے کے خیالات کو پھیلنے کی اپنی تمام توجہ تجربہ گاہ میں مختلف آلات کے عمل اور دیگر تجربات پر مرکوز کرنے کی ناکام کوشش کر رہی ہوں گی۔ مجھے یاد آیا کہ پانچ سال پہلے جب میں نے انہیں بتایا تھا کہ میں کالج چھوڑ کر ہوا بازی سیکھنا چاہتا ہوں تو انہوں نے کہا تھا۔ اگر تم واقعی ہوا باز رہنا چاہتے ہو تو تمہیں یہی کام کرنا چاہیے۔ تمہیں اپنی مرضی کے مطابق اپنی زندگی بسر کرنی چاہیے۔ میں تمہیں ہرگز نہیں روکتی: لیکن میں اچھی طرح جانتا ہوں کہ میری خیریت کی نگران کے لیے کیا معنی رکھتی ہے۔

غلام رہ گئی کرنے والے جذبہ کا انجام موت کی صورت میں نمودار ہوا کرتا ہے۔

میں اپنے فالتو پٹرول میں سے پہلے ہی کچھ پٹرول اس وقت خرچ کر چکا تھا جب نوکس کو شیا کے ہوائی پتھروں کی تندی نے مجھے بار بار راستے بدسنے پر مجبور

کیا۔ ان حالات میں مجھے پٹرول کا ایک ایک قطرہ اس وقت کے لیے پکانا چاہیے جب مجھے یورپ کے اوپر مخالف ہوائیں، طوفان امداد و خمد کا مقابلہ کرتے کی ضرورت پڑے گی۔ ان تمام باتوں کے باوجود اگر مجھے مجبوراً اترنا پڑا تو کم از کم لوگوں کو اتنا تو معلوم ہو گا کہ میں سینٹ جان کی مشرقی سمت کہیں گھر اہوں اور اس سے ان کو میرے تلاش کرنے میں آسانی رہے گی۔ ملاح رات کے وقت سرج دہشتی اور دن کے وقت بڑکی کشتیوں کا بیڑا میری حفاظت کے لیے تیار رکھیں گے۔ جذباتی نقطہ نظر سے نہیں تو کم از کم اپنی حفاظت کے لیے ہی مجھے ایک آدھ گلیں پٹرول زیادہ خرچ دینا چاہیے۔ میں نے قطب نما کی مدد سے اپنے راستے کا دوبارہ تعین کیا اور اپنے جہاز کو تھوڑا سا جنوبی سمت موڑا۔ بادلوں کے کچھ بلند ٹکڑوں کے سوا تمام آسمان اب گہرے نیلے رنگ میں رنگا ہوا تھا اور آہستہ کی تمام سوئیاں صبح نشانات ظاہر کر رہی تھیں۔ اب مجھے ساحل نیو فاؤنڈ لینڈ تک کا دوسو میل کا فاصلہ قطب نما کی مدد سے طے کرنا تھا اور ایک بار پھر بند ناچھے میں اندراجات بھی کرنے تھے۔

میں نے اپنے جسم کو سرکایا اور ایک لمحہ کے لیے آرام کے ارادہ سے بدن کو ڈھیلا چھڑ دیا۔ نیند نے پھر غلبہ حاصل کرنا شروع کر دیا۔ پہلے تو اس کا مجھے قطعاً احساس نہ ہوا لیکن لمحہ بولحہ نیند کا غلبہ زور پکڑتا گیا۔ نیند اگرچہ اطمینان اور سکون بخش تھی لیکن میرے دماغ کے شعوری حصے اس سے پیدا ہونے والے خطرات کو بخوبی محسوس کر رہے تھے۔

نواس کو شیا کے اوپر میں نے زیادہ تکان محسوس نہ کی تھی۔ اور پرواز شروع

کرتے وقت تو شب بیداری کا مجھے مطلقاً احساس نہ تھا۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ اس وقت جب میں فاس کو شیا پر سے گزر رہا تھا، طوفان تند ہواؤں، جھیلوں، اور پھر صاف شفاف فضا جیسی چیزیں میرے دماغ پر بھائی ہوئی تھیں۔ لیکن اس وقت اگر میں کسی بستر پر لیٹ جاتا تو ایک لمحے میں گہری نیند سو جاتا۔ بعد میں تو اب اپنی جگہ پر بیٹھا بیٹھا ہی سو سکتا تھا۔

میری آنکھیں خشکی سے پتھرا گئیں اور اب پوٹے وزنی ہو کر نیچے کھینچے چلے آ رہے تھے حتیٰ کہ ان کو کھلا رکھنا مشکل ہو گیا۔ چند لمحات آنکھیں کھلی رکھنے کے بعد میں مجبور ہو جاتا کہ آنکھیں بند کروں، میں کوشش کرتا کہ اپنے دماغ کو مجبور کروں کہ وہ خطرات سے آگاہ ہو جائے۔ ان حالات میں سو سکتا تھا کہ میں ایک بار آنکھیں بند کر کے دوبارہ انہیں کھولتا ہی بھول جاتا۔ میں نے پھر ٹری اور پتھار کو بائبل چھوڑ دکھا تھا۔ جب میں نے دوبارہ آنکھیں کھولیں تو یقین کر لیا کہ جہاز نہایت متوازن طریقہ سے اپنے راستہ پر پرواز کر رہا ہو گا۔

کچھ عرصہ تو اسی طرح کام چلتا رہا۔ لیکن گھڑی دیکھنے سے معلوم ہوا کہ منٹوں کی سوئی کسی نشانات طے کر چکی ہے اور میں یہ سوچ رہا تھا کہ کچھ سیکنڈ ہی گزرے ہوں مگر میں نے بعد تو پیر ایک آنکھ کو بند ہو جانے دیا اور دوسرا کو پڑا دیا۔ مگر کھلا رکھتا لیکن یہ بھی بہت محنت کا کام تھا۔ نیند مجھ پر غالب آ رہی تھی میرا تمام جسم اس کشمکش میں مبتلا تھا کہ انسانی زندگی میں نیند کو اس قدر بڑا مقصد ہے میرا دماغ مجھے جواب دے چکا تھا۔



شروع غروب ہو رہا ہے اور رات اپنی تمام تاریکیوں کے ساتھ ابھی آسنے والی ہے۔ اگر نیند کے غلبہ کی حالت یہی رہی تو رات گزارنا محال ہو جائے گا۔۔۔ اور صبح۔۔۔۔۔ ایک اور دن۔۔۔۔۔ شاید اس دن کی رات اور ممکن ہو سکتا ہے کہ یہی اگر میں راستہ بھول جاؤں تو دوسرے دن کی صبح۔۔۔۔۔ ان سب کے متعلق تو سوچنا بے کار ہے۔ میرے شعوری دماغ نے مجھے مجبور کیا کہ اس کا فوری علاج سوچنا چاہیے۔

میں نے جہاز کو دوتین سو فٹ اور بلند کر لیا۔ اپنے جسم کو ہنجموڑا اور اپنے پیروں کو جہاز کے فرش پر زور زور سے جھٹکا۔ جہاز کا رخ بائیں جانب بدلا لیکن فوراً ہی اس کا رخ درست کرنے کے لیے پیوار پر مجھے پاؤں رکھنے پڑے میں لمبے لمبے سانس لے رہا تھا۔ مگر طبیعت میں اضمحلال اور بے ہوشی پیدا ہو چکی تھی۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اپنے دماغ کو اپنے اصلی کام پر متوجہ کرنا چاہیے ابھی تو مجھے پورا سمندر عبور کر کے پیرس کی تلاش کرنا ہے۔ نیند تو لا بورڈ سے کے ہوئی مستقر پر اترنے کے بعد بھی آسکتی ہے۔ میں نے یہ تمام باتیں نہایت سختی سے اپنے دماغ کو سمجھانے کی کوشش میں اپنے آپ سے کہیں۔

میری ٹانگوں میں جو درد ہو رہا تھا وہ تو اب قریب قریب دور ہو گیا تھا لیکن میری کمر درد کدھے ابھی تک درد کر رہے تھے۔ شاید درد کی شدت مجھے جاگتے رہنے میں مدد دے۔ میری مثال بالکل اُسی آدمی کی سی تھی جو بون کے طوذن میں گم ہو جائے اور موت سے بچنے کے لیے اپنی غنہ دگی سے بچھا بچھڑانے میں کوشاں ہو۔ لیکن بون کے طوذن (بربناری) میں جسم کی تیز تیز حرکات سے

آدمی کو نیند نہیں آتی۔ برعکس اس کے میں تو ہوا باز کی کرسی میں مقید تھا، اس لیے مجھے تو صرف وقت ارادی ہی جاگتے رہنے میں دودے سکتی تھی۔

پہلے بھی میں ایک بار مینی سوٹا کے برغائی طوفان میں گھر گیا تھا۔ اس وقت میری عمر سترہ سال کی تھی اور میں نے ندائی مشینوں اور انجنوں کی خرید و فروخت کا کام بنایا سنبھالا تھا۔ میں اپنے گھر سے بہت دور تھا۔ رات کی تاریکی میں بڑا گڑبڑ کر نوٹی ہوئی تھوں میں جیتی جا رہی تھی۔ تند بھٹے تھپیڑے میری آنکھوں پر پڑ رہے تھے اور مجھے سڑک پر ادھر سے ادھر ادھر سے دھردھکیل رہے تھے نصف شب کے بعد کہیں یہ طوفان تھا۔ میں اپنے گھوڑے سے اُترا اور کئی میل پیدل چلتا رہا۔ ایک موقع پر تو مجھے رُکنا بھی پڑا اور میں نے تھوڑی دیر کے لیے برف پر ہی آرام کر لیا تھا۔

منا مجھے خیال آیا کہ مجھے اپنے دماغ کو اس قسم کے خیالات کی آوارہ گردی سے محفوظ رکھنا چاہیے اور ریاست مینی سوٹا کے خیالات دل سے نکال دینے چاہیے۔ اس وقت تو مجھے اپنی تمام تو جہات اپنی پرماز اور نیوٹاؤنڈ لینڈ پیچنے کے خیالات پر مرکوز کرنی چاہیے۔ آٹھ سو میل پرواز کر لینا کتنا سکون پرور خیال تھا..... تاہم نیند کا غلبہ ابھی تک ملا ہی تھا۔ کسی سکون پرور چیز کے خیالات مجھے سست بناتے جا رہے تھے لیکن سستی کو اپنے اوپر مسلط کر لینا عقلندی کا کام نہ تھا۔ مجھے تو آنے والی مشکلات کے متعلق سوچنا چاہیے.....

۔ اگر تھپا سے پاس سمت معلوم کرنے کا آلہ ہو تو قسم رات کے وقت ت رو

کی مدد سے راستہ معلوم کر سکتے ہو !  
 میں ایک ہی وقت جہاز چلانے اور راستہ معلوم کرنے کے دونوں کام نہیں  
 کر سکتا ۔

تم نے کوشش ہی نہیں کی۔ تم نے دوسروں کے الفاظ پر یقین کر لیا ۔  
 میں نے ماہرین سے ہدایات حاصل کیں ۔  
 ماہرین نے مجھے بتایا کہ میں یہ پرداز مکمل ہی نہیں کر سکتا ۔  
 سمت معلوم کرنے والے آئے کہ استعمال کرنا میرے لیے ممکن ہی نہیں تھا  
 چونکہ میرا جہاز دو سینکڑے سیٹے بھی خود بخود صحیح راستے پر نہیں اڑ سکتا تھا۔ اس  
 کے علاوہ میرے پاس بہت کافی وزن تھا۔ اگلیں ہر قسم کی حفاظتی چیزیں مثلاً  
 پیراشوٹ، ایکسٹینٹ اور ریڈیو بھی ساتھ رکھ لیتا تو شاید جہاز زمین پر سے  
 اٹھ ہی نہ سکتا ۔

تاہم میں نے ہر چیز کو ترک نہیں کیا تھا۔ میرے پاس ۲۰ پاؤنڈ وزنی ہنگامی  
 سامان تو تھا یعنی ربر کی کشتی اور خطرے کے موقع پر جلانے والی ہتھابیاں وغیرہ  
 میں اپنے دماغ کو انہی خیالات سے تھکا رہا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے اپنی  
 تمام توجہ راستہ معلوم کرنے پر صرف کرنی چاہیے۔ کیونکہ مجھے صرف اپنے قہقہے  
 کی مدد سے یورپ کے ساحل تک پہنچنا ہے۔ اگر مجھے زمین وقت مقررہ کے  
 مطابق یا بعد نظر آئی تو غالباً یہ آئر لینڈ ہوگا اور اگر زمین ذرا دیر سے ملی تو شاید

اس کی وجہ بادِ مخالفت ہوگی اور یہ بھی ہو سکتا ہے کہ دائیں بائیں سمت کی ہوا مجھے سکات  
 لینڈ پہنچا دے۔ اگر سمندر پار کرنے پر صرف ہولے والے وقت کے دو تین گھنٹے بعد  
 بھی پرواز کرتا رہا اور زمین سکے کوئی آثار نظر نہ آئے تو میں غالباً اپنے راستے سے جنوبی  
 سمت ہٹ گیا ہوں گا۔ اس صورت میں مجھے شمال کی سمت پر پرواز کرنا ہوگی اور میں  
 انگلستان یا رودبار انگلستان کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔

آئر لینڈ کا ساحل سرسبز مہا دیووں سے بھرا ٹپا ہے۔ یہ بات میں نے سان دیگو  
 کے قیام کے دوران ہی میں حفظ کر لی تھی۔ سکات لینڈ کے مغرب کی طرف بڑے  
 بڑے جزائر ہیں کائرناوال جو انگلستان کا جنوب مغربی ضلع ہے، کا ساحلی علاقہ تیز  
 اور نوکدار چٹانوں سے چٹا پڑا ہے اور مہا باز آسانی ان چٹانوں کے آس پاس دیکھ سکتا  
 ہے۔ اس کے علاوہ یہ ساحل بہت تنگ ہے۔ فرانس کے ساحل کی اونچائی کچھ  
 زیادہ نہیں۔ اگر میں ان سواحل کو نہ پہچان سکوں تو شک کی صورت میں مجھے  
 ہسپانیہ کے ساحل کو یاد رکھنا چاہیے۔ ان حالات میں میرے لیے بہتر ہو گا کہ میں  
 کسی گھاؤں کے مکانات کے قریب پرواز کروں اور خود دیکھ لوں کہ وہ کونوں کے  
 سائن بورڈ کس زبان میں لکھے ہیں۔ اگر یورپ پر دُھند چل گئی یا میں وہاں رات  
 کے وقت پہنچا تو پھر کیا ہو گا۔ میں اپنے راستے پر پرواز جاری رکھوں گا۔

یہ بی نشست گاہ میں پھر کوئی خرابی پیدا ہو گئی۔ میں مواصل کچھ عرصہ کے  
 لیے پھراؤنگھ گیا تھا۔ قطب نامی سونی اپنی جگہ سے ۱۰ درجہ دائیں جانب ہٹی ہوئی

تھی۔ میں بہانہ کو پھر راستہ پر لایا اور قطب نامی سوئی کو مضبوطی سے اپنی جگہ پر قائم رکھا :

اس وقت ٹمک میں اپنی نظریں اُفق پر پائے ہوئے تھا اب میرے اپنی آنکھوں کو قطب ماپ چلایا۔ اس کی جانچی پڑھائی کو سکوں، ساتھ ہی ساتھ میں نے دوسرے آلات پر بھی نظریں ڈالنے کی کوشش کی لیکن مجھے دھندلی دُسد نظر آئی۔ اچانک مجھے یہ احساس ہوا کہ سامنے کا سمندر پہلے سے زیادہ چمکیلا ہو گیا ہے۔۔۔ غالباً یہ برنائی میدان تھا۔ سواری کی روشنی میں یہ برت مجھے چند ہیاد سی تھی۔ برت سے رُستے بڑے تو دسے ایک دوسرے سے دست و گریباں ہو رہے تھے اور ان کے کناروں کو برت کے پھولے پھولے تو دسے ایک دوسرے پر پڑ کر چھوٹی چھوٹی پہاڑیوں میں تبدیل کر دیا تھا میری تدنگاہ تک سفید چمکیلا سمندر پھیل رہا تھا۔

اس چنڈھیادینے والی روشنی نے مجھے بیدار کر دیا۔ ایسی حالت میں انسان فی حیات میں معمولی سی تبدیلی بھی کسی نہ کسی حرکت کا باعث بن جاتی ہے۔ چنانچہ مجھے خیال پیدا ہوا کہ اگر سمجھ سکتے پر پھنے میں غلطیاں واقع ہوئی ہیں تو مجھے ان غلطیوں کو درست کر لینا چاہیے۔ میں نے فیصلہ کیا کہ میں کچھ عرصہ کے لیے بلندی پر پہنچ کر وہاں سے دور پھر تپاؤ کو نیچے سے اُڑاؤں گا۔ آلات کی دیکھ بھال کے دوران میں پہلے دائیں ہاتھ سے در پھر بائیں ہاتھ سے چڑنی کو کچھ تپاؤ کے باز کر دوں گا۔۔۔

اس تمام عرصہ کے لیے اپنے جسم کو تان کر رکھوں گا۔  
مرتب کبھی کبھی اپنے جسم کو دائیں بائیں موڑ لوں گا۔ اس طرح میں اپنے تمام راستے



لی اچھی طرح تحقیق اور تصدیق کر سکتا ہوں کبھی کبھی پانی کا ایک کھونٹ میری مدد  
 کہہ دیتا ہے۔ اب پٹرول کی ٹینگی اور راستہ بدلتے ہوئے کما وقت ہو چکا تھا۔ نیز جہاز کا  
 روفٹ ناچھڑ کر گرنے کا وقت بھی۔ میں نے دو چال مجھے ان تمام بہانوں کے علاوہ اور  
 سب سے بھی استعمال کرنے چاہئیں تاکہ فینڈ سے کامیاب جنگ اڑا سکوں۔

کھڑی چار بج کر باؤن سنٹ تیار ہی تھی اور میں ۹ گھنٹوں کا پٹرول بلا چکا تھا،  
 بالفاظ دیگر... ہاؤنڈ وزن کم ہو چکا تھا۔ بہاؤ اب مجھے بھی ہلکا محسوس ہو رہا تھا  
 اور پھڑی ہاتھ کے معمولی سے دباؤ سے بھی کام کرنے لگی تھی۔ میں نے انجن کے رولٹ  
 پیما کو ۱۶۰۰ گردشیں فی منٹ پر قائم کیا۔ پٹرول اور ہوا کی ملاوٹ میں پٹرول کی کمی  
 کہ دی اور برف کے اوپر اپنے مسائے کا تعاقب کرنا شروع کر دیا۔ برف کے بڑے  
 بڑے تودے پیپس پیپس ساٹھ ساٹھ فٹ اونچے جہاز کے نیچے تیر رہے  
 تھے۔ اگر میں پھڑی کو ایک انچ کے قریب اور موڑتا تو میرے جہاز کے پیچھے  
 ان تودوں کی چوٹیوں سے چھو جاتے۔

اس وقت اگر میرا جہاز بند ہو جاتا تو میں بہاؤ کو ہوا میں چھوڑ کر بہاؤ کا برقی نظام  
 بند کر دیتا پھڑی کو پیچھے کھینچتا اور جہاز کو برف کی چٹانوں پر اتار دیتا۔ یہ میری بڑی  
 خوش قسمتی ہوتی کیونکہ اس صورت میں بہاؤ پانی کے میرے منصوبے کا خاتمہ برف  
 پر ہوتا۔ اور پھر کیا ہوتا؟ میں جہاز کے ڈھانچے اور اس کے کپڑے کو ایک پناہ گاہ بنانے  
 کے لیے استعمال کرتا اور جہاز کے دیگر حصوں کو ایندھن کے ٹھکانے پر صرف کر لیتا، ان  
 کے آگ جلا کر کس بے پناہ سردی سے محفوظ رہنے کی کوشش کرتا۔ پھر ان برف  
 کے تودوں پر چتر ہوتا اور راستے کے پانی کو اپنی ریل کی کشتی میں عبور کرتا۔ اسی حالت میں

ایک سو میل پلنے کے بعد میں ساحل نیوٹاؤنڈ بینڈ تک پہنچ جاتا۔

تقریباً تین سیر پانی باقی تھا۔ میں نے صرف چند گھونٹ ہی پیا تھا۔ اس کے علاوہ میرے پاس روٹی کے پانی چھ ٹرسٹ اور فوجی راشن کے ایک ایک پاؤنڈ کے پانچ ٹبے تھے۔ مجھے ان سب چیزوں کو ذرا احتیاط سے برتنا تھا، چونکہ ہر روز پیدل چلنے سے مجھے کمزور ہی ہونا تھا اگر کسی جگہ کھانا نہ ملے اور ساحل ہمال جاتی تو میں اپنی رٹ کی کشتی پر اپنے جہاز کے کپڑے کا بادبان بنا کر استعمال کر سکتا تھا۔ اس میں خاموشی سے بیٹھ کر مجھے خوراک کی چنداں ضرورت نہ رہتی۔

میں نے اس پرواز کو ختم سلامتی سمجھ کر شروع نہیں کیا تھا۔ میری پرواز کی اصل وجہ میری ہوا بازی سے محبت تھی۔ ہوا بازی حقیقتاً دنیا میں میری عزیز ترین متاع تھی۔ میں نے وکٹائن یونیورسٹی کے سال دوم میں انجینئرنگ کا کورس صرف اس غرض سے چھوڑ دیا کہ ہوا بازی یکمیں۔ اس وقت میری عمر بیس سال تھی اور میں نے ہوائی جہاز کو ہاتھ تک نہیں لگایا تھا۔ ۱۹ اپریل ۱۹۲۲ء کو میں نے پہلی بار نبراسکا میں لیکن کے ہوائی مستقر پر پرواز کی۔ آگے میرا ہوا بازی کا استاد تھا۔

پہلی کاٹن دبا دیا۔ ہوا باز چلایا اور جہاز کے مشین نے اپنے جسم کو جھکاتے ہوئے جہاز کے پنکھے کو گھمایا۔

”وقت مستقر کہ بڑھ گئی۔ ہوا باز چلنا۔“

جہاز کا انجن زور سے کھنکھار ا اور پھر اس نے چٹنا شروع کیا۔ میں ہوا بازی

کی پٹری باندھے اگلے ہوا بازی کی جگہ پر بیٹھا ہوا تھا۔ اور ہوا بازی کے چشمے اور ٹوپی پہنے ہوئے تھا۔ میں نے پیچھے مڑ کر اپنے استاد کی طرف دیکھا۔ اُس کے چہرے پر خوشی کا نشان تک نہ تھا۔ ہوا بازی ایک نہایت بنغیدہ کام ہے !

تھوڑے ہی عرصہ میں جہاز کی گرج نے کانوں کو بہرہ کر دیا تھا۔ جہاز کے اگلے حصہ نے آگے ٹھکنا شروع کیا اور دُوم نے بلند ہونا۔ پہیوں کا درمیانی دھرا ہوائی خلائی کی وجہ سے اپنی جگہ بیچ رہا تھا۔ دھتوں کے جھنڈ جلدی جلدی قریب ہوتے جا رہے تھے اور زمین پیچھے ہٹتی جا رہی تھی۔ بڑا سکا کے بڑے بڑے کھیت چھوٹے چھوٹے خاکوں کی صورت میں دکھائی دے رہے تھے۔ تمام کائنات ڈانوں ڈول ہوتی نظر آرہی تھی۔

میں انہی خیالات کے تعاقب میں تھا کہ پہلے آف سینسٹ نوکس پھر اپنے راستے سے ہٹ گیا۔ معلوم نہیں میں قطب نامی سوئی کو اپنی جگہ پر کیوں نہیں رکھ سکتا تھا۔

اس موسم بہار میں ہوا بازی کی کارپوریشن کامیں اکیلا شاگرد تھا۔ اوپر مذکور تقریباً آٹھ گھنٹے ہوا بازی سیکھتا۔ جب میں اکیلا پرواز کرنے سے قابل ہوا تو کارپوریشن کے صدر نے مجھے جہاز اڑانے کی اجازت صرف اس شرط پر دی کہ اگر جہاز کو کوئی نقصان پہنچا تو اُس کی ذمہ داری میرے سر ہوگی۔ ان دنوں میری مالی حالت کوئی خاص بھی نہ تھی۔ اس لیے میں نے ہوائی جہازوں کے کارخانے میں مختلف

کام کرنے شروع کر گئے۔ اس طرح میں پندرہ ڈالرنی ہفتہ کما رہا تھا۔ چارلی ہارڈن جو پیراشوٹ بنانے کا ماہر تھا، انہی دنوں انکن آیا اور اس نے اپنے بنائے ہوئے پیراشوٹ کا ٹلی مظاہرہ کیا۔ میں نے اسے جہاز سے چھلانگ لگاتے ہوئے دیکھا اور اسے اس بات پر راضی کر لیا کہ مجھے بھی چھلانگ لگانے کی اجازت دی جائے۔ میرا ارادہ تھا کہ میں ایک ساتھ دو چھلانگیں لگاؤں یعنی ہوا میں گرتے گرتے جب پہلا پیراشوٹ کھل جائے تو اس کی رسیوں کو کاٹ دوں اور فوراً دوسرا پیراشوٹ کھول لوں۔

”میں دیکھنا چاہتا تھا کہ اس طرح گرنے سے ہوا باز کیا محسوس کرتا ہے میں جہاز سے چھلانگ لگانا ہی نہیں سیکھنا چاہتا میں ایک پیراشوٹ بھی خریدنا چاہتا ہوں فوراً بتائے اس کی قیمت کیا ہوئی۔ میں نے ہارڈن سے پوچھا۔۔۔۔۔ کیا وہ سامنے کشتی ہے؟ نہیں! وہ تو برف کا کوئی تودہ ہے یا کسی ڈیسے سے تودہ کا سایہ ہے۔“

ہوائی اڈے پر لوگ میرے گرنے کا انتظار کر رہے تھے۔ جہاز کا اگلا جتہ کبھی غلطے لگاتا اور کبھی اوپر اٹھ جاتا میں نے اگلی سیٹ پر بیٹھے ہوئے اپنے استاد کو بے تابی سے دیکھا۔ آخر کار اس نے سر لہا کر اجازت مے دی۔ پیراشوٹ کا تھیلہ جہاز کے دائیں پرکے اوپر پڑا ہوا تھا۔ مجھے وہاں چڑھ کر چھلانگ لگانا تھا جہاز کے جھکنوں سے تاریں میرے ہاتھوں میں دھنسی جا رہی تھیں۔ چاروں

طرت خزانے مجھے گھیر رکھا تھا اور میں ..... جہاز کے نیچے جھول رہا تھا۔  
 اب مجھے چھلانگ لگا ہی دینی چاہیے، واپس جانا تو بڑا مشکل ہے۔ جہاز بھیجے رہ  
 گیا ..... کا سفید کپڑا میرے اوپر لٹک رہا ہے۔ اور میں ہوا میں جھڑکاٹ رہا  
 ہوں! اب پیراشوٹ کی کمانیاں کس گئیں اور پیراشوٹ پوری طرح کھل گیا۔ لیکن  
 ابھی مجھے دوسری چھلانگ لگانا تھی۔ میں نے اپنا چاقو نکالا اور کٹنے ہوئے پیراشوٹ  
 کی کتیاں کاٹ دیں۔ پیراشوٹ آسمان کی طرف اڑ گیا اور میں نے تیزی سے گرنا  
 شروع کیا۔ .....

اب میں نے دوسرے پیراشوٹ کے دستے کو پکڑ ٹھیکہ دیا اور چند ہی لمحوں  
 میں یہ بھی ایک بڑے سے سفید پھول کی طرح کھل گیا۔ یکایک گرد اٹھی اور میں  
 پہلو کے بل گر پڑا۔

میرے جسم کی معمولی سی حرکت بھی سپرٹ آف سینٹ لوئس کو آٹھ دس درجہ  
 اپنے ماتے سے ہٹا دیتی ہے۔ مجھے ہر منٹن کوشش سے قطب نما کی سوئی کو مرکز  
 میں رکھنا چاہیے۔

اس چھلانگ نے میری زندگی تبدیل کر دی۔ میں یکایک بہانہ دی کے بلند ترین  
 زینہ پر پہنچ گیا۔ مجھے حفاظت کے ساتھ اپنا جہاز چلانے کے لیے ابھی کافی تجربہ  
 کی ضرورت تھی۔ یہ تجربہ حاصل کرنے کی غرض سے میں نے یہ طریقہ سوچا ان دنوں  
 کچھ ہوا باز شہر بشہر ہوا بازی کے رتبہ کھاتے چرتے تھے۔ ان ہوا بازوں  
 کو اپنے جہازوں کے لیے مہتریوں اور ناکشی میلوں کے لیے جہاز سے چھلانگ  
 لگانے والوں کی ضرورت تھی۔ میں نے اس شرط پر کہ مجھے بھی ہوا بازی کا موقع



دیا جائے ان کاموں کے لیے اپنی خدمات پیش کر دیں  
جہاز کے پروں پر بحالت پرواز پلنا، جہاز سے چھلانگ لگانا جہازوں کا پرواز  
میں تباہی کرنا ہوائی ڈاک سے جانے والے جہاز پلانا۔ ادب بھارتیہ نوکس  
کو عبور کرنے کی پرواز۔۔۔ میں نے آج تک ہوا بازی کی کوئی محفوظ صنعت  
اختیار نہ کی تھی۔ میں نے اس چیز کا خیال بھی نہ کیا کہ پرس پانچنے کے لیے سمندر  
پر نماز میں بوقت سے دو چار ہونے میں کتنے خطرات پوشیدہ ہیں۔

میں نے بچے نگاہ دوڑائی۔ وہاں مجھے ایک برت کا میدان نظر آیا یہ میدان  
سیرے دائیں پر کے نیچے ایک زاویہ کی شکل میں پھیلا ہوا تھا۔ سمندر کی لہریں  
اٹھ رہی تھیں اور کچھ دور سے ٹی ان اسیٹ ٹی اسٹر کے جزائر تھے۔ ان جزائر کے  
اس پار نیو فاؤنڈ لینڈ کے سرخ اور سنگلاخ پہاڑ سمندر سے ابھر رہے تھے۔

میرا راستہ جزیرہ نائے بگورین کی تیس میل کی لمبائی میں سے ہوتا ہوا  
تھرے ساحل کے متوازی جاتا تھا۔ یہ ساحل بہت گٹا پٹا تھا اور اس میں کئی  
نیلے اور راس واقع تھیں۔ نان گیسر اور کولی انہی پہاڑوں میں گر کر تباہ ہو  
گئے تھے۔ ان کو پرس سے نیویارک تک کی پرواز میں غائب ہونے آج  
بارہ دن چکے تھے۔ اگر وہ شمالی امریکہ پہنچ چکے ہوتے تو ناممکن تھا کہ وہ  
بارہ دن تک اس بیابان بگہ میں زندہ رہ سکیں۔ ان کو ڈھونڈھنے کے لیے  
جاہیں بھیجی گئیں دن میں کسی نے بھی ان کا کھوج نہ نکال۔ یہ تمام گروہ

یہ جمع نشانات نہ ملنے کی وجہ سے ناکام لوٹ آئے۔ سو سکتا ہے کہ مستقبل میں کوئی شکاری اپنے شکار کی تلاش میں بھگت ان کے تباہ شدہ جہاز کی رنگ آلود تاروں اور سفید فانی ہڈیوں کے پس آئے۔ لیکن اگر وہ سمندر میں گر کر تباہ ہوئے ہیں تو شاید جہاز کا کوئی ٹکڑا تیرتا ہوا کنارے پر پہنچ جائے۔

جوں جوں جزیرہ ہائے اوشان کے قریب پہنچتا گیا میں جہاز کو بند کرتا گیا۔ پہاڑوں کی ویران چوٹیاں شام کی سرخی اور خشکی میں چمک رہی تھیں بادلوں کی تہہ سونے کی طرح بکھل رہی تھی ہوا کا ایک تھپڑا مجھے پہاڑوں کی چوٹیوں پر سے آیا۔ ہوا کے نہایت تیز جھونکے میرے جہاز کے پیچھے جھٹکے اور پیروں کو بھٹک رہے تھے۔ اقلیم شب کا عمل تمام بحر و بر پر طاری ہوا جا رہا تھا یہ امریکہ میں میرے آج کے دن کی آخری گھڑی تھی کچھ بھی ہو یہ گھڑی زندگی سے بھرپور ہونی چاہیے۔ میں نے سوچا کہ اس وقت مجھے انجن کے فیل ہو جانے کے متعلق ہرگز نہ سوچنا چاہیے۔ چنانچہ میں نے نیوفاؤنڈ لینڈ کے آخری پہاڑوں پر پرواز جاری رکھی اور تمام خطرات سے بے پروا ہو کر ایک شہباز کی طرح پہاڑوں کی اونچی چٹانوں کے اوپر پرواز کرتا رہا۔

غروب آفتاب کی دُھندلی روشنی میں پانی کا ایک ٹکڑا درمیان جانب پہاڑوں کے درمیان انگشت نمائی کر رہا ہے۔ اس کے پیچھے مٹی کا ایک بڑا سا

تو وہ خلیج کانپیشن کہے۔ اب میں ۱۱۰۰ میل پر واز کر چکا ہوں اور موافق  
ہوا کی بدولت ۲ میل فی منٹ کے حساب سے اڑ رہا ہوں۔

ایک پتھریلی پاڑی پر چکر کاٹنے کے بعد میں سینٹ جان پہنچ گیا۔  
ایک تنگ سی بندرگاہ کے کنارے چوڑی چپٹی بھیتوں کے کچھ مکانات اور  
دو کانیں بنائی ہوئی تھیں اور شہر چاروں طرف سے پہاڑیوں سے گھرا ہوا  
تھا۔ تھوڑی دور آگے بندرگاہ کا ایک ایسے تنگ شکاف و شل میں  
تھا جس کی دو دویہ پٹانیں ساحلی پہاڑیوں تک پھیلی ہوئی تھیں پھلی کے شکاف  
کی کشتیاں کچھ پانی اور کچھ ساحل پر لگراؤ تھیں۔

جو بھی میں شہر میں گھسا اندھیرا ٹوٹ گیا۔ میرے لیے یہ شہر براعظم امریکہ  
کے آخری جزیرہ کا آخری نقطہ تھا۔ زمین کا انتقام .... دن کا انتقام ....  
اس شہر کے اوپر چکر کاٹنا پٹرول ضائع کرنے کے شراوت تھا چنانچہ میں سٹیجیٹری  
کو آگے دھکیلا، انجن کو تیزی، ساحل سمندر پر غوطہ لگایا اور اس شکاف  
میں سے باہر نکل آیا جو بھراؤ قیامت کس کا دروازہ ہے۔ میں نے دیکھا کہ لوگوں  
نے گمانا بجانا بند کر دیا اور اپنی فطرتیں اوپر جمالیں میں بندرگاہ میں لگراؤ  
ہوئے جہازوں کے اوپر سے گزرا۔ ایک کشتی کے پتو چلتے چلتے قہقہے لگے۔  
پہاڑیاں میرے جہاز کے نیچے سے تیزی کے ساتھ نکل گئیں۔ بڑی بڑی لہریں  
ساحل کے ساتھ ٹکرائیں کر جھاگ اچھال رہی تھیں ایک تباہ شدہ جہاز کا

بھانچہ ایک چٹان کے اوپر پڑا ہوا تھا۔ شمالی امریکہ اور اس کے جزائر بہت پیچھے رہ گئے تھے۔ آئرلینڈ کا ساحل دو ہزار میل دور تھا اور بحر اوقیانوس کی بے کنار وسعت، گہرائی اور وحشت نے مجھے اپنے لکیرے میں بے یار۔ سینٹ جان کے شہر پر سے گزرنے کے لیے میں نے راستے کو بدلا اس تبدیلی نے مجھے اپنے عظیم وارے کے راستے سے نوے میل دور ہٹا دیا اب مجھے قطب نامی مدد سے راستہ بتاتے وقت اس لازمی جزد کو پیش نظر رکھنا تھا باد مخالف اور منفاطیسی سوئی کے فرق کے علاوہ نیونائڈ لینڈ میں زیادہ جنوبی سمت ہٹ جانے سے جہاز اپنے راستے سے ہٹ چکا تھا۔ مجھے اپنا راستہ متعین کرتے وقت ان سب باتوں کا خیال رکھنا تھا۔

میں نے سمندر کے پانی کی طرف دیکھارات کے وقت پانی پر ہوا کا رد عمل نہیں دیکھا جا سکتا باد مخالف کی وجہ سے جہاز کا اپنے راستے سے ہٹ جانے کے متعلق میرا آخری اندازہ یہ تھا کہ اس وقت میں جوا عداوہ شمالی سمتوں تھا۔ ان ہی پر مجھے تار رات چنا پڑ گیا سہا کی رفتار تقریباً تیس میل فی گھنٹہ تھی۔ ہوا مغرب سے مشرق کی سمت چل رہی تھی۔ اس لیے ہوائے اثرات کو روکنے کے لیے مجھے قطب نامی سوئی کو دس درجہ شمالی سمت آگے کرنا پڑا۔ اس کے علاوہ مزید ۵ درجہ مجھے اپنے راستے پر ڈال سکتے تھے۔ ہوا کی تیزی کی وجہ سے نقشے پھینکا کر پسینگی مدد سے راستہ متعین نہیں کر سکتا تھا۔ میں نے اپنی آنکھوں کی مدد سے زاویے بنانا ہی بہتر سمجھا جنوبی سمت کی بجائے شمالی سمت عمودی سی غلطی کر دینا بہتر تھا۔ چونکہ اس طرح زمین تک پہنچنے کے زیادہ امکانات تھے۔

میں نے اپنا راستہ قائم کرنے کے لیے قطب نامی سوئی کو کھایا۔ انجن کی رفتار کو سولہ سو گردشیں فی منٹ پر رکھا اور پٹرول اور ہوا کی ملاوٹ کو اس حد تک کم کر دیا کہ انجن میں تھوڑی سی ناہمواری پیدا ہو گئی۔ آج ہوا کس سمت سے چلے گی وہ پھر کے بعد اکثر اوقات یہ مغربی سمت سے چلتی رہی۔ کیا یہ اسی سمت چلے گی؟ کیا یہ قطب نامی کو جھٹکے بھی دیتی رہے گی۔ اس بات کو معلوم کرنے کا میرے پاس کوئی ذریعہ نہیں۔

ممکن ہے کہ پوچھنے کے وقت ہوا شاید کسی اور سمت چل رہی ہو، اگر ایسا ہوا تو میں یہ سمجھوں گا کہ نصف شب ہوا ایک سمت اور نصف شب دوسری سمت چلتی رہی ہے۔ اس کے بعد اگر میرے دماغ نے کام کیا تو میں حساب کر کے نیا راستہ دریافت کر لوں گا۔ اور اپنے صحیح راستہ پر آجاؤں گا۔ یہ حساب کوئی اتنا مشکل نہیں ہو گا۔ اس کے متعلق مجھے کوئی فکر نہیں کرنا چاہیے۔ .... اس لیے کہ میں تھکا ہوا ہوں اور صبح ابھی بہت دور ہے، پہلے تو مجھے نیند پر غالب آنا ہے۔ اور دوسرے قطب نامی کو متوازن رکھنا ہے۔ ....





## باب ہفتم

دھکا بٹ سے نڈھال ہو کر میں نے بات بات پر بھوننا شروع کر دیا۔  
طوفان سے پچھنے کے لیے اپنے جہاز کو بلند سے بلند تر لے گیا۔  
منا میں نے سردی محسوس کی اور خطرہ بھی میں نے جہاز پر روشنی  
ٹالی اور دیکھا کہ پردوں کی سطحیں چمک رہی ہیں۔ یا اللہ برفباری بھی شروع  
ہو گئی اور سپر س ابھی دو ہزار میل دور ہے !

مجھے محسوس ہوا کہ جیسے بہت کافی عرصہ گزرتا چکا ہے۔ میں نے گھڑی کی طرف  
دیکھا اور اس کے حساب سے صرف بیس منٹ ہی گزرے تھے۔ یقیناً یہ غلط وقت  
دیکھا رہی ہے۔ میں جہاز کو ڈھنڈکے اُپر سے جاتا ہوں۔ یہ دُھند بنو تاؤ لینڈ کے  
ساحل سے ہٹ کر برت کے تو دوں پر سے اُٹھ رہی ہے اور آہستہ آہستہ ایک  
سغیر چادر کی شکل اختیار کرتی جا رہی ہے۔ اس دُھند نے سمندر کو چھپا رکھا ہے  
اور مشرقی سمت ڈھلان کی شکل میں میرے جہاز کی رفتار سے ساتھ ساتھ اوپر

اٹھ رہی ہے۔

دن کی روشنی تقریباً ختم ہو چکی ہے۔ میں پیچھے مڑ کر منرب کی طرف دیکھتا ہوں  
روشنی کے صرف معمولی سے آثار باقی رہ گئے ہیں۔ فضا تمام تر وحل چکی ہے پرواز  
شروع کئے اب مجھے بارہ گھنٹے بیت چکے ہیں۔ نیویالک بارہ سو میل پیچھے رہ گیا ہے  
اور پیرس چوبیس سو میل آگے! چوبیس گھنٹوں کی مسلسل پرواز کے بعد میں ہاں  
پہنچی باؤں گا۔۔۔۔۔ یعنی اگر میں جاگتا رہا۔۔۔۔۔ اگر میں مستحق کردہ راستے سے نہ  
ہٹا۔۔۔۔۔ اگر جہاز میں کوئی خرابی نہ ہوئی۔۔۔۔۔ تمام آلات، صبح اعداد و شمار ظاہر  
کر رہے ہیں۔ مجھے ایک محزون تسلی ہو گئی۔ انجن کی آواز بھی نسبتاً زیادہ ہموار تھی  
میں نے پٹرول کی تیز بوتلوں کو سمجھنے کے لیے چند قطرے نکالے۔ اس طرح  
بھی نیند کا فہم ہو جایا کرتی ہے۔ اس وقت تک میں باہر کی دونوں ٹنگیوں کے سہارے  
سوا سو اگھنٹہ اور درمیانی ٹنگی کے سہارے تقریباً پندرہ منٹ اڑ چکا ہوں میں نے  
فیصلہ کیا کہ رات کے وقت انجن کے اوپر والی دو سامنے کی ٹنگیوں کو استعمال  
کروں گا اور پیرول والی ٹنگیاں ابھی محفوظ کر چھوڑ دوں گا۔ اگر پٹرول پمپ میں کچھ بھی  
نقص پیدا ہو گیا تو میں شش ٹنل کی دو سے پیرول والی ٹنگیوں کے پٹرول کو  
استعمال کروں گا۔

دُھند میرے جہاز کے گرد گہری ہوئی جا رہی تھی اور ستاروں کی مدھم مدھم  
اد بھی ماند کر رہی تھی آٹھ سو فٹ کی بلندی پر بھی دُھند ہی دُھند تھی اور میں بالکل  
بزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرنے کے باوجود بھی دُھند میں گھرا ہوا تھا بادلوں  
کی تہہ بمشکل میرے پیٹوں سے۔۔۔ فٹ نیچے تھی اور پھر بھی بلند ہوتی جا رہی

مٹی میں نے سوچا کہ مگر میں تیزی سے ساتھ اس تہ سے بلند ہو سکا تو مجھے تمام  
بات مپنے راستے کی صحت کے لیے قطب نما پر غور و سا کرنا پڑا۔

اب اندھیرا ڈھ چکا تھا۔ کڑی ابھی تک نیویارک کے وقت کے مطابق چل  
رہی تھی اور شام کے آٹھ بج کر پینتیس منٹ تھا۔ ہی مٹی۔ تمام آلات کے ریکشن پہلے  
سر دی سے ٹھہری ہوئی آنکھوں کی طرح مجھے گھور رہے تھے یہ بالکل عبوت  
سلام ہو رہے تھے۔ اور ان ریکٹس چیزوں کے خدو خال اچھوٹے چھوٹے  
ہند سے اور ننھے ننھے نقطے اتنے سرد اور بے مہر تھے۔ اور پھر بس بات  
تو یہ ہے کہ اس وقت میں قطب نما کی مدد سے اڑنا ہی نہیں پاتا تھا۔ یہ ممکن  
تھا کہ ان بادلوں میں جو میرے سر پر سایہ ٹھن تھے برف باری کا سامان پوشیدہ  
ہو گا۔ ایک بات میرے حق میں بھی تھی۔ وہ مٹی موافق ہوا۔ اس کی وجہ سے میں اور  
بلند بھی ہو سکتا تھا۔ چنانچہ میں نے اجن کی گردشوں کو ۶۵۰ فی منٹ پر قائم کر دیا  
جہاز کے اگلے حصہ کو اوپر اٹھایا اور تو ازن دیکھنے والے آلہ کو ٹھیک کر دیا میرا  
خیال تھا کہ اگر اس وقت پٹرول زیادہ ہی خرچ ہو گیا تو میں کل صبح جہاز کو کم  
بلندی پر اڑا کر اس کا ازالہ کر لوں گا۔

موسم کے متعلق آنری اطلاع میں یہ فقرہ نمایاں تھا۔ بحر اوقیانوس کے شمال  
میں ایک بڑا سا علاقے پر ہوا کا دباؤ بہت بڑھ رہا ہے۔ اگر یہ پیشگوئی ٹھیک  
ہو تو یہ طوفان معمولی ہونا چاہیے۔ لیکن آخر یہ سفید کبر اتنا بلند ہونے کے  
باوجود دھند کیسے کھلا سکتی ہے! میں نے اپنے سر کو پیچھے جھکا کر دھند میں  
سے ٹمٹاتے ہوئے ستاروں کی طرف دیکھنے لگا۔ یہ سر پر بادل نہیں تھا

دُھند ہی تھی گم گم سہی دُھند۔ البتہ دُھند اور بادل تیزی سے اوپر اٹھ رہے تھے  
 کبھی کبھی میں قطب نما کے حروف بھی پڑھ لیتا۔ تارے بابر ٹمٹما رہے تھے  
 ہو سکتا ہے کہ کسی وقت یہ مدھم پڑ جائیں اور اپنی سطح سے کئی ہزار فٹ نیچے  
 جھمکے اکیلا چھوڑ دیں۔

اگر میں نے قطب نما کی مدد سے پہاڑ اڑنا شروع کیا تو شاید مجھے تمام رات  
 اسی طرح سفر کرنا پڑے۔۔۔ شاید مجھے تختہ آلات کی دیکھ بھال کرتے اور  
 مختلف آلات کی سوئیاں اپنی اپنی جگہ پر واپس لائے۔ یہ جہاز نکلتے  
 کی مدد سے پرواز کرنے کے لیے سوزوں نہیں تھا۔ اس کی رفتار زیادہ تھی اور  
 یہ بہت طویل عرصہ تک مسلسل پرواز کر سکتا تھا۔ تاہم اُس وقت زیادہ لمبی  
 پرواز کی وجہ سے جہاز کا توازن رکھنا بہت مشکل ہو رہا تھا۔ اگر میں کسی  
 آبد کو بھی ڈھیل چھوڑ دیتا تو جہاز فوراً اپنے اصلی راستے سے ہٹ جاتا۔

سب سے مشکل سوال ہانگتے رہنے کا تھا۔ میرے سامنے اکتا دینے والی  
 طویل گھڑیاں تھیں جن میں مجھے آلات پر نظریں جمائے بیٹھے رہنا تھا۔ یہ آلات  
 جہاز میں نصب ہونے کے باوجود مجھول رہے تھے اور ان کی سوئیاں  
 ہوا کے تھپیڑوں کے رحم و کرم پر تھیں۔ اس طرح کی پرواز کا کامیاب ہونا مجھے  
 ایک خواب معلوم ہوا یہ خواب ایک جیائیک فسل اختیار کر سکتی تھی مجھے  
 احساس تھا کہ مجھے جہاز کو ایک خاص لمبائی پر اڑانے کے لیے اپنی یوس  
 کشش صرف کرنی ہوگی۔ اور تباہی سے بچنے کے لیے مجھے اپنے نیند  
 سے تھکے ہوئے جسم اور منوں بوجھل بازو پھڑپھڑانے پڑیں گے۔



کل صبح میں گارڈن سٹی ہوٹل میں منہایت تازہ دم ہو کر اٹھا لیکن اس کے بعد نام  
 دن بھر صحت ہمارا اور کل رات بالکل نہ سوسکا۔ اس وقت ..... آٹھ بج چکے ہیں  
 میں نے انجن کی گردش کو ۴۰۰ فی منٹ کی رفتار پر چلانا شروع کیا میرے لیے تیز  
 رفتار بہت لازمی تھی۔ میں نے یہی مناسب سمجھا کہ تیز پرواز کر کے ایک جھپاکے  
 میں دھند کے اوپر چلا جاؤں۔

میرا سر نشست گاہ کی چیت سے لگ رہا تھا مجھے اس سے پہلے کبھی محسوس  
 نہ ہوا تھا کہ میرے پیچھے والی جگہ کے تنگ ہونے کی کوئی وجہ تھی۔ میرا توجہ بھی تو  
 لمبا نہیں ہوا تھا۔ ٹھیک ..... اب معلوم ہوا کہ ہوا سے جو تے ہوئے گزرتے  
 تھے کم دباؤ والے علاقے میں گذرتے وقت پیلنا شروع کر دیا تھا۔ اب گدا پھولا  
 تھیں اور پر کی طرزیں اٹھ گیا اور میرا سر نشست گاہ کی چیت سے لگنے لگا،  
 مجھے اس بات کے سمجھنے سے ایسی تسلی ہوئی کہ میرا سر دوسری دور ہو گیا!

اب روزنامہ پھر نہ بھرنے کا وقت پھر آگیا۔ اس وقت شام کے آٹھ بج کر باون  
 منٹ ہوئے تھے۔ مختلف اعداد و شمار کچھ اس طرح کے تھے۔ ہوا کی رفتار ..... نامعلوم  
 جہاز کی رفتار ..... ہیلن کی گھنٹہ سطح سمندر سے بلندی ۹۳۰۰ فٹ۔ میں نے اپنے  
 روزنامہ پچھ کو ایک طرح سے لکھا اور بی کو بھا دیا۔ ستاروں کی روشنی بڑھ گئی تھی اور  
 ان کی تعداد بھی زیادہ ہو گئی تھی لیکن بادل بھی کافی اونچے ہو چکے تھے اور اس  
 وقت ان کی چوٹی تقریباً پچھلے کی طرح ساکن و صاف تھی مگر جہاز کے پہیوں  
 کے بہت قریب بھی ہو چکی تھی۔ اب مجھے یقین ہو گیا کہ طوفانی علاقہ بہت  
 قریب آ رہا ہے۔ میں نے آہستہ آہستہ اور بلند ہونا شروع کیا۔

میرے دل میں کچھ اس طرح کے سوالات پیدا ہو رہے تھے۔ آنے والا طوفان کس قسم کا ہے؟ اس کی بندی کیا ہوگی؟ وہ کتنا تند ہوگا؟ کیا میرا راجل جہاز اس کے اوپر پرواز کر سکے گا؟ پندرہ ہزار فٹ کی بندی سے اوپر ہوا اتنی ہلکی ہوگی کہ انجن کی طاقت زائف ہوئی ہوگی۔ ہر جہاز جو جاسے گی اور آکسیجن کی کمی مجھے خود گنہگار دے گی۔ دماغ پریشان ہو رہا تھا۔ ہر جہاز جو جاسے گا۔۔۔ اگر بادل پندرہ ہزار فٹ سے بھی اوپر نکل سکے تو میں جہاز کو پیچھے سے آؤں گا۔ جہاز کو متوازن رکھنے والے آسے کو درست کر دوں گا اور طوفان کے اندر تحس جاؤں گا۔

دھندلگم ہو گئی تھی۔ میں پہاڑ نا بادلوں میں ڈھل رہا تھا۔ چاروں طرف بڑے بڑے سایہ دار بادل جہاز کو متزلزل کر رہے ہیں۔ بادل بڑے بڑے ستونوں کی طرح ہزار ہا فٹ اونچے اٹھتے ہوئے ہیں میں نے اتنے بلند بادل پہلے کبھی نہیں دیکھے تھے۔ لیکن مجھے ان کا چوں طرح متقابل کرنا ہے۔ اگر میں بادلوں کے نیچے جا جاؤں تو ایک غیر معینہ حصے کے لیے صرف قطب نما کی مدد سے ہی پرواز کرنی پڑے گی۔ ان حالات کے پیش نظر تو میرے بیٹے ذوری تھا کہ میں اصل راستے پر قائم رہتا اور طوفان میں ہی پرواز جاری رکھتا۔ میرا خیال تھا کہ طوفان کی تندی شاید میرے خوابیدہ حواس کو بیدار کرے۔

اب میں بہت بلندی پر پرواز کر رہا ہوں۔ یہاں بہت سردی ہے۔ میں نے اپنے ہوا بازی کے سوٹ کو چھاتی کے گرد لپیٹ لیا۔ میری آؤنی ٹوپی بھی میرے سر پر۔ ہوا سے محفوظ رکھا سکی۔ تاہم میں نے ابھی تک ہوا بازی کے بارش پڑنے کی حاجت محسوس نہ کی۔ میرا خیال تھا کہ بادل کے متعلق ابھی کچھ نہیں کرنا چاہیے

کیونکہ ہو سکتا ہے کہ موسم گرم ہو جانے سے ٹینڈ کا غلبہ طاری ہونا شروع ہو جائے  
 بادل کے ایک بڑے دان نے بومیسے اوپر ایک بڑی چتری کی طرح چھایا  
 ہوا تھا ستاروں کو اوجھل کر دیا۔ میں نے اپنی حفاظتی بیٹی کو کس یا۔ جہاز کو کم بلندی پر  
 لے آیا اور جہاز کا توازن برقرار رکھنے والے آسے کو درست کیا۔ جہاز بادل میں داخل  
 ہوتے ہی کانپ گیا۔ ہوائی ٹینڈی بڑھ گئی اور جہاز کو اوہر اوہر ٹھلا لے لگی، ایسا  
 معلوم ہونا تھا جیسے جہاز نے جہاز کو دبوچ لیا ہے اور اوہر اوہر سے کڑا لے  
 اپنی اپنی طرف کھینچ رہے ہیں۔ انجن کی خارجی والی سے دھواں نکل رہا تھا اور شعلے  
 بھی اور آگت بجلی کی روشنی میں چمک رہے تھے۔ باقی سب طرف تاریکی ہی تاریکی  
 تھی۔ اب بادلوں میں گھرے ہوئے مجھے صرف آلات کی مدد سے پرواز کرنا تھا  
 اور میرا مرکز قلب نظر ہی تختہ آگت تھا۔ جہاز کا رخ بدلنے کے آگت، رفتار پھما  
 رفت پھما، انجن کا گردش پھما، میرا قطب نما، دیگر آلات کے چکر اور خطوط اور نقاط  
 ان سب چیزوں کو مجھے اپنی اپنی جگہ پر رکھنا تھا۔ اگر ان آلات میں سے ایک میں  
 بھی کوئی خرابی واقع ہوتی تو باقی سب آلات بھی ہڈ پٹے شروع ہو جاتے۔ ان غلطیوں  
 کو جلدی جلدی درست کرنا ضروری بلکہ بہت ضروری تھا۔

سردی بہت بڑھ چکی تھی۔ رفت پھما دس ہزار پانچ سو فٹ بلندی ظاہر کر رہا  
 تھا۔ میں نے بادلوں میں پرواز کرتے ہوئے محسوس کیا کہ رطوبت بڑھتی جا رہی ہے  
 میں حیران تھا کہ میں اس خطرے کو کیسے بھول گیا۔ میں نے چترے کا دستاں اتارا

(۱) Artificial horizon and bank indicator

(۲) Exhaust

اور جہاز کی کھڑکی میں سے اپنا ہاتھ باہر نکالا۔ ایسا محسوس ہوا جیسے کسی نے میرے ننگے ہاتھ پر سوئیاں چھو دی ہیں۔ میں نے اپنے جہاز کے بازوؤں کی کمانیوں پر روشنی ڈالی، کیا دیکھتا ہوں کہ ان پر برف چک رہی ہے۔ اس اندھیرے میں جہاں تک بھی روشنی پہنچ سکی برف کے دھاگوں کی بنی ہوئی افقی ٹکیریں پھیلی ہوئی نظر آئیں۔ اب مجھے خطرہ ہوا کہ انہیں میں ہوا کھینچنے والی نایاں کہیں برف سے بند نہ ہو جائیں۔

چنانچہ یہ بات اشد ضروری تھی کہ میں جلد از جلد اس برفباری کے کورے سے نکل کر کھلی ہوا میں پہنچ جاؤں میرے جسم کے تمام حواس مجھے متنبہ کر رہے تھے کہ میں جہاز کو نیچے لے جاؤں اور طوفان کی زد سے نکل جاؤں۔

میں نے پتوار کو اپنے پاؤں سے جھٹکا دیا۔ اب مزید وقت ضائع نہیں کیا جا سکتا تھا۔ جہاز کے رُخ بدسنے والے آگے پہنچے ہی برف جھڑ بھی مٹی۔ میں نے جہاز کو نیچے لے جانا شروع کیا۔ لیکن طوفان سے بچ نکلنا ذرا مشکل تھا۔ مجھے یہ خطرہ ہوا کہ اگر میں نے جہاز کو تیزی سے موڑا تو یہ بے قابو ہو جائیگا۔

اگر اکس حالت میں جہاز کے رُخ بدسنے والے آگے پر برف جھم جاتی تو جہاز یقیناً بے قابو ہو جاتا۔ اس صورت میں اشد ضروری تھا کہ جہاز کو جلدی موڑ دینا چاہیے۔ لیکن..... لیکن دیکھ لکھ نہیں، اس وقت اس سے بہتر کوئی تجویز نہیں اور دیر کرنا گویا زندگی سے کھیلنا ہے۔

میں جہاز کے رُخ بدسنے والے آنے کو نہایت احتیاط سے دہاتا رہا۔ یہاں

تک کہ جہاز کے رُخ میں تبدیلی ظاہر کرنے والی سوئی چوتھائی انچ بائیں طرف کو پھرنے۔ اسی طرح میں نے چھڑی کو یقینی تاکہ جہاز کا رُخ آسانی سے بدلا جاسکے۔ جہاز کی رفتار دس میل فی گھنٹہ تھم ہو گئی اور رفعت پیمانے ایک سو فٹ بلندی ظاہر کی۔

رُخ جلدی بدلو۔ جہاز کی رفتار گر رہی ہے۔ یہ غالباً برت باری کا نتیجہ ہے۔۔

”نہیں یہ برت کی وجہ سے نہیں۔ غالباً جہاز کے رُخ بدسنے کی وجہ سے جہاز کی رفتار تھم ہو گئی ہے؟“

”لیکن رفعت پیمانہ بھی تھم بلندی ظاہر کر رہا ہے۔ یقیناً یہ برت کی وجہ سے ہے۔“

میں نے انجن کی رفتار گردش میں پچاس گردشوں کا افسانہ کر دیا۔ میں نے خیال کیا کہ طوفان کے نیچے بادل کی تہ بھی برت سے جھری پکی ہو گئی۔ اگر میں اس میں ڈوب گیا تو شاید ستاروں کو دوبارہ نہ دیکھ سکوں گا۔ رفعت پیمانہ کی سوئی گرتی رہی۔۔۔ دو سو فٹ۔۔۔ تین سو فٹ۔۔۔ میں نے انجن کی رفتار کو اشد تیز کیا مجھے بادلوں کی تہ کے اوپر ہی ٹھہرنا چاہیے۔ رُخ بدسنے والے آگے کے مثل سے ظاہر ہوا کہ جہاز ”زرا“ ہے۔ میں نے جہاز بدلنے میں آہستگی سے کام لیا۔ جہاز کی رفتار بڑھ کر۔۔ ایمیل فی گھنٹہ ہو گئی۔ جنک انڈیکس کو دیکھنے سے



نظارہ ہوا کہ جہاز کا اگلا حصہ نیچے نو جھکا ہو رہا ہے۔ اس لیے میں نے چھری کو پیچھے  
 کھینچا۔ میں نے سوچا کہ اب تو میں نے ایک پیکر مکمل کر لیا ہو گا۔ اس لیے پتوار کے  
 آلہ کی سوئی کو عین وسط میں سے آیا اور بہانہ تو متوازن کر کے اڑا، شروع کیا قطب  
 پر روشنی ڈالنے سے نظارہ ہوا کہ ابھی پیکر مکمل کرنے کے لیے ۲۰ درجہ اور  
 گھومنا پڑے گا۔ قطب نامے پر رہنے سے صحیح بند سے پڑے نہ جیت تھے  
 میں نے بہانہ کے پر کے دو بارہ روشنی ڈالی۔ برف کی تہہ موٹی ہو چکی  
 تھی اور قطب نامہ کی سوئی اُلٹی ٹھوس رہی تھی۔ بعض اوقات قطب نامہ کی سوئی دھڑک  
 چلائی جاتی، میں نے جہاز کو متوازن کیا اور اسے اپنے راستے پر ڈالا۔ میرا خیال  
 تھا کہ میں طوفان میں سے ایسی طرح نکل جاؤں گا جس طرح اس میں داخل ہوا تھا  
 اب اگر چند منٹ اور قطب نامہ کی سوئی پر برف کا اثر نہ ہوا۔۔۔ میں نے ایک بار  
 کھانسی سے اپنا ہاتھ باہر نکالا اور محسوس کیا کہ برف بدستور پڑ رہی ہے۔  
 میں نے کوشش کی کہ قطب نامہ کی سوئی ایک جگہ پر قائم رہے یعنی میں ایک  
 ہی سمت پر اڑتا رہوں لیکن ہوا کی تندوں اس قدر شدید تھی کہ میرے پتوار میرے  
 قابو میں نہیں تھے۔ معلوم ہوتا تھا کہ وہ کام ہی نہیں کر رہے۔ ہر چیز کا انحصار  
 فقط اس بات پر تھا کہ جب تک میں طوفان سے نکل نہ جاؤں پتوار کام کرتے  
 رہیں، شاید چند لمحات اور۔۔۔۔۔

میں نے کھڑکی سے جھانک کر دیکھا یہ تو ستارے دکھائی دینے لگے! کیا  
 یہ وہی ستارے ہیں! کیا یہ وہی آسمان ہے! اب یہ ستارے کتنے جگہ راستے  
 اور یہ آسمان کتنا صاف! کیا میں برفانی طوفانوں سے محفوظ ہو چکا تھا! میں نے

جہاز کے پر کے دو پر پھر بٹنی ڈال، بہت کی تپ، اب بھی اس پر کوجو دھتی، اس کا مطلب  
یہ تھا کہ بندوں کے نیچے جھٹوں، درختوں، کسی برت، بم کی تپ، رقتا یہیائی، ان  
میں پانچ برس کا فرق ابھی سے ظاہر ہو چکا ہے۔

غالباً ہوائی و انتہائی پر برت، ہم جانے کی دہ سے رقتا یہیائی کی سوئی ٹھیک  
کام نہیں کر رہی؟ یہ بھی ہو، کتا سے کہ مجھے دس برت کے بوجھ کی وجہ سے جہاز  
کی رفتار میں ۵ میل کا فرق آچکا ہو، میرے خیال میں چند منٹ یا دوں کے اندر  
رہنے کی یہ بہت بڑی سزا تھی!

میں نے جہاز کا رخ جنوب کی سمت کر دیا، اور بادل کے بڑے سے بڑے  
کے گرد چکر لگایا، اب مجھے ان طوفانوں کے گرد چکر لگاٹ لگاٹ کر راستہ  
کنا تھا، لیکن کیا مجھے اس میں کامیابی ہوگی؟ ابھی تو بادلوں کے بہت سے  
اول سامنے پرا باز سے کھڑے تھے اور ستارے! . . . صرف چند اور  
باقی کے! کیا بادل پھر اٹھ آئے؟ اور کیا یہ سب سب کو پھر کسی طوفان کی  
شکل اختیار کر لیں گے؟ ابھی تو یہ! تو کیا ان سلسلہ اس کے کوہ تا بادلوں میں  
دروں کی تلاش میں سرگردم رہوں گا، تاکہ برنس کی دیواروں میں سے  
جہاز بچتا ہوا نکل جائے۔

میں نے سوچا کہ کیوں نہ اس طوفانی علاقے کے گرد چکر کھاتے ہوئے ایک  
دوسرے سبب اختیار کر لوں! بحری جہازوں کے راستے تین سو میل جنوب کی سمت  
تھے۔ روز ویٹ کے ہوائی منتظر سے پرواز شروع کرتے وقت ان راستوں پر  
موسمی حالات اچھے بتائے گئے تھے، لیکن یہ اطلاعات اب پرانی ہو چکی تھیں

میں ہر سمت تندر و ڈرائی۔ لیکن جہاز پاروں طرت سے بادوں سے گھرا ہوا تھا  
 مجھے پانچ چھ ہزار فٹ اور بلند ہو جانا چاہیے۔ شاید اوپر والے درے زیادہ  
 چڑھے ہوں اور اگر ایسا نہ ہوا تو مجھ کو بعض دایوں نیونائڈ لائٹ کے  
 برقی میدانوں اور نوکس کوٹیا کی نلیوں اور ولولوں پر سے پرواز کرتے ہوئے  
 واپس لوٹنا پڑیگا۔ اور جزیرہ لانگ کے کیمپروالے اوڑے سے ایک بار پھر اپنی  
 پرواز کی ابتدا کرنی چھوے گی۔ اس صورت میں اگر میں واپس پہنچنے میں کامیاب  
 ہو جاؤں تو تقریباً تین گھنٹوں کی مسلسل پرواز مکمل کر لوں گا لیکن اگر اتنا ہی عرصہ  
 میں اپنی پرواز کو مشرقی سمت جاری رکھ سکوں تو میں آئر لینڈ پہنچ سکتا ہوں۔

بادل بڑھتے گئے معد ان کی تہیں موٹی ہوتی گئیں۔ میں ان کی حد میانی  
 خلاؤں میں سے ہوتا ہوا طوفان کے مہموں کے گرد چکر کاٹتے ہوا جنوبی سمت  
 بحری جہانوں کے راستے کی جانب پرواز کرتا رہا۔ میرا خیال تھا کہ ان راستوں  
 پر موسم اچھا ہوگا۔ اس وقت رات کے نو بج کر بادل منسٹ ہوئے تھے،  
 اور مجھے پرواز کے چودہ گھنٹے بیت چکے تھے۔

میں نے روزنامے میں اخراجات نقل کئے اور جہاز کے بازوؤں پر دشمنی  
 ڈالی۔ برف کی تہ آمستہ آمستہ فائبر ہو رہی تھی اور دھند کا دباؤ بھی کم تھا  
 بادل بھٹ رہے تھے اور ان مصنوعی دایوں میں اب کچھ دیر سیدھا راستہ  
 اختیار کر سکتا تھا کسی میل فوار سامنے کی سمت بادل اکٹھے ہو رہے تھے۔ چنانچہ  
 میں نے جہاز تھوڑا سا اور جنوبی طرت موڑ لیا اور آرام کے ساتھ اپنی جگہ پر  
 بیٹھ گیا۔ سوچا کہ اب میں دیر تک کے لیے مطمئن ہو سکتا ہوں اگرچہ سو نہیں سکتا

قطب نامی سوئی اصلی نشان سے نصف فاصلے پر ہٹ گئی۔ میں نے جہاز کا رخ بدل کر اسے اپنی اصلی راستے پر ڈال دیا قطب نامی سوئی نے کہنہ بہتہ حرکت شروع کی اور مرکزی لکیر سے گذر کر دوسری سمت ہٹ گئی۔ میں نے دائیں تہار کو زور سے دیا۔ جہاز مڑا اور قطب نامی سوئی نے پھر اوپر اٹھنا شروع کیا۔ مجھے خیال ہوا کہ شاید قطب نامی کوئی نقص واقع ہو گیا ہے۔ دیکھا کہ واقعی قطب نامی بھی بھول رہا ہے۔

میں متعاطی قطب نامی سوئی کو وسط میں سے آیا اور جہاز کے رخ کو ایک تسارے کی سمت رکھا تاکہ دونو قطب نامی اپنی جگہ سکون میں آجائیں۔ تاہم ازنی قطب نامی سوئی اب بھی اوپر کی طرف مائل تھی اور پانی کا قطب نامی برابر بھول رہا تھا۔

یعنی قطب نامی میں ضرور کچھ خرابی واقع ہو گئی ہوگی۔ میں نے اسے ابھی زیادہ استعمال نہیں کیا تھا یہ ایک نیا آلہ تھا اور ابھی تجربات دور سے نکلا تھا۔ لیکن آبی قطب نامی اس پر تو میری تمام پرواز کا دار و مدار تھا۔ آج تک میں ان دونو قطب ناموں کے بیک وقت استعمال کے متعلق کسی سے نہیں سنا تھا۔

ہو سکتا ہے کہ جہاز نے اپنا رخ بدل لیا ہو۔ چونکہ میں کچھ دیر نمیند میں غلطیاں رہا تھا میں نے رخ بدلنے والے آسے کی سوئی باطل وسط میں تھی۔ اور

تارے بھی وہیں کے وہیں تھے۔ اس سے تو یہ ثابت ہوتا تھا کہ جہاں صحیح سمت پر پرواز کر رہا ہے۔ آبی قطب نام کی سوئی ۶۰ درجہ کا زاویہ بناتے ہوئے بھول رہی تھی۔۔۔۔۔ ۹۰ درجے۔۔۔۔۔ کیا میں کسی متغاطیسی طوفان میں داخل ہو رہا ہوں؟ اکثر ہوا بازان حالات میں اپنے آپ کو لعن طعن کرتے ہیں، ان کا کہنا ہے کہ لوگ راستہ بھول کر مختلف بہانے تراش لیتے ہیں یا متغاطیسی طوفانوں کی واقعی کوئی حقیقت ہے۔

ارضی قطب نام بالکل بیکار ہو چکا تھا۔ اس کی سوئی مختلف نشانات پر بلاوجہ تھرب رہی تھی۔ اس کے برعکس آبی قطب نام کبھی رُک نہ رہتا تھا۔ لیکن اس کے پرسکون وقفے راستہ بتانے میں میری بہت مدد کر رہے تھے۔ صرف خدا ہی جانتا ہے کہ میں براعظم یورپ کے ساحل پر کس مقام پر پہنچوں گا!

اگر آبی قطب نام بھی خراب ہو گیا اور بلند بادلوں نے ستاروں کی مدد سے مشرقی سمت کی پرواز کو مشکل بنا دیا تو میں شاید فضا میں ہی چکر کاٹتا رہوں۔ اس صورت میں میرا اسٹریٹڈ پہنچانا ناممکن ہو جائے گا۔ اور شاید میں کسی ساحل تک بھی نہ پہنچ سکوں۔

ابتدائی پرواز سے قبل میں رات بھر نہیں سویا تھا۔ آج رات میرا سونا ناممکن سا معلوم ہوتا ہے۔ سونا اور جاتنا۔۔۔۔۔ ان میں سے مجھے



کس حالت میں قتل ہو سکتی ہے، سامنے ایک تودہ اپنے جڑے کھوسہ کھڑا ہے۔۔۔۔۔ یہ بادل ہے یا خونخوار بھیڑیا؟۔۔۔۔۔ کھڑکی سے باہر یہ کیا چیز ہے؟ میں نے اچھی طرح دیکھنے کے لیے ہوا بازی کے چشمے اتارے ایسا معلوم ہوا کہ میں عہد طفلی میں اپنے چھوٹے سے پانگ میں بیٹا ہوا چاند میں سے سنہ نکالے باہر دیکھ رہا ہوں۔ لیکن مٹی سوٹا ہیں بھڑکیے کھڑکیوں پر تو نہیں پلٹتے، اور پھر یہ فضا میں کیا چیز حرکت کر رہی ہے؟ یہ سفیدی کیسی ہے؟

یہ چاند کی روشنی تو نہیں؟ اب میں شمالی اوقیانوس کے اُوپر پر واز کر رہا تھا شمال مشرقی جانب کوئی چیز نظر نہ آتی تھی۔ تاہم یہ چاند تھا۔۔۔۔۔ لیکن یہ اتنی جلدی کیسے نکل آیا، اور اتنا شمالی سمت کیسے چلا گیا، میرا خیال تھا کہ یہ تو میرے جہاز کے دوسرے پہلو نمودار ہو گا، کیا میں سیہ حاد فرقہ کی سمت پر واز کر رہا ہوں؟ میں نے جہاز کا سرخ ستاروں کے ایک جھرمٹ پر قائم کیا اور اپنی نظریں آبی قطب نما پر جا دیں۔

اگر قطب نما پر سکون حالتوں میں صبح ہے تو یقیناً میں صبح راستے پر جا رہا ہوں شاید میرا راستہ درجہ جنوب کی سمت رہ گیا ہو۔ لیکن چاند کی موجودہ حالت اس بات کے خلاف فیصلہ دے رہی ہے جو ہو سکتا ہے کہ وہ نو قطب نما خلاف ہو چکے ہوں۔ ہو سکتا ہے کہ قطب نما کے سکون میں آجانے کی وجہ

قطب سارا کی سمت ظاہر کرنے والے متناطیسی ہوں ہو سکتا ہے کہ ان کا باعث کوئی معمولی سا ارتعاش ہو۔ لیکن قطبی ستارہ میرے سر کے بائیں طرف ہے۔ اور اسے ہونا بھی اسی جگہ چاہیے۔

میں نے اپنے پہلو میں پڑے ہوئے بڑے نقشے کو دیکھا۔ میں اپنے عظیم دائرے کے راستے سے بہت زیادہ مشرقی سمت ہسٹ چکا تھا۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ میں تمام دن اور تمام رات جہاز کے رُخ کو ۱ یا ۲ درجہ بتاتا رہا تھا نیویارک سے پرماز کا آواز کرتے وقت جہاز کا رُخ شمال مشرقی سمت رکھا تھا۔ اور جب اسکان صاف ہوا تو سونچ میرے دائیں پہلو چمک رہا تھا۔ پیرس کے قریب پہنچ کر میں مشرقی سمت پر واز کروں گا اور اجرام فلکی میرے بائیں ہاتھ کی طرف نمودار ہوں گے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ یہ مئی کے چھینے کا آخری ہفتہ ہے۔ غالباً پانچ میرے عظیم دائرے کے راستے پر ہوگا۔

کھڑی لکس بج کر باؤن منسٹ بتا رہی تھی۔ اب میں تقریباً دو گھنٹے گہرے اندیزے میں رہ چکا تھا۔ اور بال اپنے تمام پوشیدہ اسرار ظاہر کر رہے تھے پانڈ کی روشنی کی وجہ سے بادلوں کے آتش فشاں پہاڑ، اُبھج امد گہرے غار نظر آتے جا رہے تھے۔ اور میں ان کے گرد بل کھاتا ہوا مشرقی سمت عظیم غلا میں تنہا پرواز کر رہا تھا۔

پانڈ دور شمال میں تھمڈی سی بلندی پر قائم تھا۔ جہاز پھر اپنے راستے سے ہسٹ چمکے۔ اگر قطب نما پر سکوں رہ سکیں تو میں اپنی گردن کو جھکانے کی بجائے ستاروں کو دیکھ کر اپنا راستہ متعین کر سکتا ہوں اور تھمڈی دیر آرام پذیر بھی

ہر سکتا ہوں۔ نیز آرام ہی کی مجھے اس وقت ضرورت ہے۔ اور پھر صحیح راستے کی حقیقت کیا رہ گئی، قطب نماؤں کے ہچکولوں سے راستہ تو پہلے ہی غلط ہو چکا۔ اب تو صرف جہاز کا رخ مشرق کی سمت ہونا چاہیے اور بس! ان حالات میں غنیمت ہے جب آرام اور سکون سے بیٹھنے کا موقع ملے۔ اور اگر میں راستہ کو درست کرنے کی ان تھک لکڑش بھی کروں تو مجھے کیا فائدہ ہو گا؟ ۵ یا ۱۰۔ دجل کی غلطی سے کیا فرق پڑ سکتا ہے۔ یہ تو ناممکن ہے کہ میں براعظم یورپ کے کسی ساحل پر بھی نہ پہنچ سکوں۔

میں نے اپنے جسم کو ایک شدید سا جھٹکا دیا اور اپنی کمزور قوتِ ارادی پر شرمندگی محسوس کی۔ مجھے اپنے دل و دماغ کو ہوشیار رکھنا چاہیے۔ قطب نما میں ہچکولوں سے واقع ہونے والی غلطیوں کو مجھے عزم کے ساتھ درست کرنا چاہیے۔ یہی میری عزتِ نفس کا تقاضا ہے۔ اگر میرا لکھن چل سکتا ہے تو میں بھی جاگ سکتا ہوں لیکن نیند بے ہوشی کی دوا کی طرح میرے جسم و دماغ پر غالب آرہی ہے۔ میں نے اپنی آنکھوں کو پانچ سیکنڈ کے لیے بند کیا۔ ایسا معلوم ہوا جیسے کئی مہینے دن سے میری آنکھوں کے پوٹے نیچے کھینچے آرہے ہیں ان کو کھولنے کے لیے مجھے اپنے ہاتھ استعمال کرنے پڑے۔

گناہچا ہوا اگر میں ان نرم نرم بادلوں پر لیٹ جاؤں۔ اور مجھے نیند آجائے میں نیند کے بدلے اپنی زندگی کے سوا ہر چیز کی قربانی کر سنے کو تیار ہوں۔ مجھے راستہ معلوم کرنے کے لیے کوئی بہتر طریقہ اختیار کرنا چاہیے۔ صرف یہی بات میرے دماغ کی پریشانی کو دور کر سکتی ہے۔ صبح تک مجھے اپنا راستہ

اور جغرافیائی پوزیشن معلوم ہو جانی چاہیے۔ میں نے اپنے نقشے کو کھولا اور اس پر روشنی ڈالی۔ میرے عظیم دائرے، کئے استے کا آخری حصہ اس نقشے میں نہیں تھا۔ میں نے اپنی جیب سے بھرا، قیاس کو اس کے مشرقی حصے کا نقشہ نکالا پھڑی پر معمولی سے دباؤ نے مجھے متنبہ کر دیا کہ جہاز اوپر جا رہا ہے۔ رقتاً پہانے جو پہلے ۵۰ پھر ۷۰ میل غماہ کر رہا تھا، میرے شک کو یقین میں بدل دیا۔ میں نے اپنے جہاز کو متوازن کیا۔ جہاز میں نقشوں کے پھیلائے کے لیے کوئی جگہ نہ تھی۔ نقشے میں شکن ٹپڑ جاتے تھے اور اس نے ہوا میں پھڑ پھڑانا شروع کیا۔ اس وقت مجھے دو ہاتھوں کی جگہ پار ہاتھوں کی ضرورت تھی۔ ایک ہاتھ پھڑی کے لیے ایک رکشنی ڈالنے کے لئے اور دوسرا ہاتھ نقشے کے دو کونوں کو بند کر سیدھا رکھنے کے لیے۔۔۔۔ میں نے پھڑی کو تو اپنے ٹھنوں میں دبایا اور بجلی کی بنی کو ٹھوڑی کے نیچے اس طرح ابھی تھوڑی ہی دیر کام کرنے پایا تھا کہ مجھے جہاز کے غیر متوازن ہونے اور تاہم وارپلے کا احساس ہوا۔ جہاز اپنے راستے سے ہٹ رہا تھا۔ آخر تنگ آکر میں نے نقشے کو مٹا دیا اور اپنے ذہن میں نقشے بنانے شروع کئے۔

اب بھی جہاز کا رخ شمالی سمت تھا۔ لیکن میں ہر گھنٹے کے بعد جہاز کو تھوڑا سا مشرقی سمت موڑ دیتا تھا۔ میرے حساب کے مطابق میرے سامنے بائیں طرف آئر لینڈ، دائیں طرف انگلستان کا ایک کونہ اور مغربی سمت ساحل فرانس

کما کوئی نقطہ ہوا، یا جیسے۔ میرا خیال تھا کہ جہاز نو شمالی رُخ رکھنے میں اگر کوئی غلطی واقع ہوتی ہے تو کوئی برصغیر نہیں کیونکہ اسی سمت زمین قریب ہے۔ تاہم اب تک میری قسمت مجھے جنوبی سمت دھکیلتی ہی تھی۔ نوکس کو شیا کے طوفانوں سے بچنے کے لیے۔ نیوفاؤنڈ لینڈ کے ٹمبر لینٹ جہان پر پرواز کرنے کے لیے۔ . . . . برف کے طوفانوں سے بچنے کے لیے۔ . . . . اور پھر تاروں کی جنوبی سمت کی گردش۔ . . . . میں نے ہر حالت میں جنوبی سمت اختیار کی۔ شہرِ رواں مجھے جنوبی سمت ہی دھکیل رہی ہو۔ اس طرح تو شاید میں آئر لینڈ کی جیسے ٹیلیو جیسکے مانگوں تک۔

نیویارک میں اس وقت نصف شب کا عمل ہو گا۔ میں تقریباً ۲۰ دور بے طول بلد سے کرچکا ہوں۔ اس حساب سے یہاں نیویارک کے وقت سے دو گھنٹے آگے کا وقت ہو گا۔ صبح کوئی خاص دور نہ ہو گی۔ چاند کی روشنی سے ادبوں کو نیاہ صاف کر دیا ہے۔ جہاز کے نیچے بادل کے دل کے ڈال اٹھ رہے ہیں اور ادویہ بن در برج جتے جا رہے ہیں۔ جونہی میں کسی بادل کے قریب پہنچتا ہوں تو وہ دھندلی تھوں میں بٹ جاتا ہے۔ لیکن میں آنکھیں کھلی کیوں نہیں رکھ سکتا؟

میں نے جہاز کے بازوؤں پر روشنی ڈالی۔ برف کے تھم آثار اب غائب ہو چکے تھے۔ سب سے بڑھنے والی نگاہ نہایت خوشگوار طور پر گرم تھی۔ میں نے اپنے دستانے اتارے اور اپنے بازو کو کھڑکی سے باہر نکالا۔ ہوا میں قسب شالی



کی طرف سے آتی ہوئی خشکی کم ہو چکی تھی۔ یونان و برٹینڈ تقریباً ۵ میل پیچھے رہ گیا تھا ہو سکتا ہے کہ میں نے لیٹرڈیڈ کی سرور وادروہاں سے آتے ہوئے برف کے تودوں پر پرواز کی ہو۔ اب میں غلطی نہ کا کنارہ بھی پار کر چکا ہوں لیکن ایک بات ہے میں اب دس ہزار فٹ کی بلندی پر ہوں۔ اتنی بلندی پر پانی کی گرم دیر سے جہاز کے درجہ حرارت پر کیسے اثر انداز ہو سکتی ہے نہیں غالباً ہوا کے درجہ حرارت کی تبدیلی کی اصل وجہ ہوا کے رخ کی تبدیلی ہے۔ گرم ہوا تو صرف جنوبی سمت سے ہی آتی ہے۔ جنوبی سمت کی ہوا مجھے اپنے عظیم دائرے کے راستے پر ڈال دے گی۔ لیکن یہ بھی ہو سکتا ہے کہ جنوبی سمت سے آنے والی ہوا شمالی سمت نہ چل رہی ہو۔

محسوسات کے قوانین اتنے آسان فہم اور سادہ نہیں۔

دو نقطہ نما اب کچھ پر سکون ہیں۔ کیا میں متناطیسی طوفان کے دائرہ سے نکل آیا ہوں۔ بہر حال طلوع آفتاب کے وقت تک تو جہاز کو اپنے رکتے پر رکتے مار دیکھنے پڑوں گی ٹانگیاں برسنے اور روز ناچہ بھرنے کے سوا اور میں کچھ نہیں کر سکتا۔

بعض اوقات غیر متین عرصہ تک میرا جسم اور داغ کا تعلق منتقل ہو جاتا ہے۔ اور میں مجسمہ آگاہی بن کر بیحد فضا میں پھیل جاتا ہوں۔ میرے جسم کو کسی قسم کی توجہ کی ضرورت نہیں رہتی۔ نہ مجھے جھوک لگتی ہے اور نہ ہی میں گری

یامردی محسوس کرتا ہوں البتہ اسے آرام اور سکون کی ضرورت لاحق ہوتی ہے۔ آخر میں نہ اسے یہاں آنے کی رحمت کیوں دی! اس تخیلی عنصر ... اگاہی ... کو سفر کے لیے کسی جسم کی ضرورت نہیں ... میرا ہاتھ پھڑی پر اور پاؤں پتوار پر امیری نظریں قطب ناما پر بھی ہوتی تھیں، لیکن میرا شعور شمالی سمت گریٹ لینڈ کے جوفانی ساحلوں ... یہ پ سے پ سے ... چاند اور ستاروں سے اوپر ... کسی دور کی میرہ کسباحت میں مصروف تھا۔

ان تفریحی لمحات کے بعد جب میں جہانی طور پر بیدار ہوا تو اپنے چاروں طرف روشنی سے منور بادل دیکھے۔ دیکھا کہ سات تو ختم ہو رہی ہے ... یہ وہ صبح ہے جس کی شام کو مجھے پیرس ... یعنی لا بورگ سے کے ہوائی مستقر پہ اترنا ہے ... لیکن یہ میں کیا دہائی تباہی بک رہا ہوں! ... روشنی کی ہلکی سی جھلک سے سوونے کی خواہش بے قابو ہو گئی اور گدیوں کی تہوں کی طرح اُس نے مجھے اپنے پہلوں میں لپیٹ لیا ... مجھے اسی گھڑی کا غوف تھا ... یہ عاز کی دوسری صبح اور میری مسلسل بیداری کی تیسری صبح ...

اب میری آنکھیں بالکل میرے قابو میں نہ رہیں۔ ان کو کھلا رکھنا ناممکن ہو گیا۔ جب یہ خود بخود بند ہو جاتیں تو میں اپنے جسم کو جھٹکا دے کر اپنی انگلیوں سے پیپلوں کو کھوتا۔ میں نے تھوڑے آگے کو گور کر دیکھا لیکن یہ کام رہا۔ میرے جسم کا دماغ دماغ میرے دماغ کے خلاف احتجاج چھوڑ بیعت کا اعلان کر رہا تھا۔ میری

کہ اگر گنتی میرے شانوں میں درد شروع ہو گیا اور میرا چہرہ اور آنکھیں بالائی نہیں  
اب پرواز کو جاری رکھنا۔ مجھے ناگہان دکھانی دینے لگی۔ اب مجھے فقط ایک سیڑی  
آزاد تھی۔ فقط ایک سطح نظر تھا۔ وہ تھی نیند۔

قلب ناکی صدفی اپنی جگہ سے دس درجہ ہٹ چکی ہے۔ میں اپنے چہرے  
پر زبردستی ہوں جسم کو جھٹکتا ہوں اپنی کرسی پر اچھلتا ہوں اور پسند کو شمشیر جہاز کو  
اپنے دست پر رکھتا ہوں۔ مجھے صرف قلب ناکی دکھانی دینے لگی ہے۔ پر تازہ رکھا ہے  
لیکن یہ تو میری جگہ سے ہٹ گئی ہے! میں نے سوچا کہ ان حالات میں مجھے کیا  
چاہیے رہنا ہی پڑے گا، ورنہ مجھے موت یا یقینی ناگہانی کا منہ دیکھنا پڑے گا، میں  
اس خیال سے اپنے داغ کے لیے تازیانہ کا فائدہ لیتا رہا۔

جب آواز میرے جہاز پر رہتا میں اپنے پیروں کو تیز تیز ہلاتا رہتا۔ کچھ عرصہ  
اس طرح پرواز کرتے کے بعد میں نے پھٹکی کہ اپنے گھٹنوں میں دایا۔ وہ  
اسی طرح اپنے بازوؤں کو ہلاتا رہا۔ اب میں نے جہاز کے پروں کو ہلایا تاکہ کھڑکی  
میں سے تازہ ہوا اندر آئے اور میرے جسم پر ہوا کی دھڑک دے، میں نے اپنے  
سر کو ہٹانا شروع کیا۔ یہاں تک کہ میرا سر پھٹنے لگا گیا۔ میں نے اپنے چہرے  
کے پھٹوں کو مانس کی، اپنے کانوں میں پٹی کے کاسے لٹکائے، ان کو ہٹا دیا۔  
اب پھر کانوں میں ٹیپس دیں۔ میری نام زندگی میں نیند نے ہمیشہ مجھ پر غالب  
آئے کی کوشش کی تھی۔۔۔۔۔ لیکن اس طرح کبھی نہیں۔۔۔۔۔ میں سے قبل مجھے



دعائے غلہ اور ان سے اعلیٰ وارفع قیصر اعظم ... میری روح ہے ۔ جو  
میرے دماغ اور کمر و جسم پر حاوی تھی ۔

جب میرا جسم نیند کے لیے باطل بن گیا تو یہ قیصر اعظم بھی مشورہ دینا  
لگتا کہ مجھے یقیناً متواتر سا آرام کر لینا چاہیے ، لیکن نیند سے ہر ممکن طریقے سے بچنا  
چاہیے ۔ اس کے برعکس جب میرا دماغ یہ فیصلہ دیتا ہے کہ جسم کو ہوشیار رہنا ہے  
تو میری روح فوراً بول اٹھتی ہے کہ ان ساتھیوں میں جو کتنا دھوکا دے رہا ہے ، مگر  
اور جب میرا دماغ اس بحث میں مصروف ہوتا ہے کہ اگر میں سو گیا تو میرا جسم  
مغصہ میں ڈوبنے کے سوا اور کچھ نہیں ہوگا ، تو میری روح مجھے فوراً یقین دلاتی ہے  
کہ میں ہرگز نہیں سوؤں گا ۔ میرے بوجھل کندھے میرے بوجھل سر جو بار بار میرے  
سینہ پر گر پڑتا تھا اور اب سے زیادہ مصیبت وہ میری آنکھوں کے پوٹے  
جو خود بخود باوجود ہزار کوشش اپنے ہی بوجھ سے بند ہوئے جاتے تھے  
اور جب میں انہیں زبردستی چیر کر غلطتا ہوں تو وہ میرے جسم سے ناراض ہو  
کہ غصہ سے جلنے لگتے ۔ میری آنکھیں اس سازش میں شامل نہ تھیں وہ میری  
روح کی طرح ہوشیار تھیں مگر ... یہ تینوں عناصر ... یہ روح ...  
بیک وقت میرے دماغ سے دور تھی اور قریب بھی ...

قیصر اعظم میرے دماغ اور جسم کو اس وقت تک آرام کرنے کی اجازت  
نہ دیتا جب تک کہ جہاز اپنے ملحقین کو وہ راستے پر متوازن طور پر پرواز نہ  
کرنے لگتا ۔

اس طرح نہ تو جہاز اپنے راستے سے ہٹ سکتا تھا اور نہ ہی کم بند



کی طرف جا سکتا تھا اور نہ ہی زیادہ بلندی کی طرف ... یکایک میں پھر جاگاؤ  
میں نے جہاز کو متوازن کیا اور قطب نما کی ہدایت کے مطابق اسے پھر صحیح سمت  
پر لے آیا۔ اب میں نے پھر اپنے نافذان جسم کو جھٹک کر بیلہ کیا۔۔۔۔۔ لیکن قطب  
کی سوئی پھر اپنی جگہ سے ہٹ چکی تھی۔۔۔۔۔ اور میرا سیدنا باگنا برابر ہرچکا تھا۔  
روزنامہ چھپنے کا وقت پھر آئی۔ لیکن میرے لیے یہ صحت بھی ناقابل برداشت  
ہے۔۔۔۔۔ وقت ایک بج کر باؤنٹ صبح۔۔۔۔۔ ہوا کی رفتار۔۔۔۔۔ نامعلوم  
۔۔۔۔۔ ہوا کا رخ۔۔۔۔۔ نامعلوم۔۔۔۔۔ قطب نما کا راستہ۔۔۔۔۔ ۹۶۔۔۔۔۔  
اب میں اٹھارہ سو میل پر مار کر چکا تھا اور اٹھارہ سو میل ابھی نزل مقصود تک  
پہنچنے میں باقی تھے۔

پیرس پہنچنے کے لیے ابھی نصف فاصلہ باقی ہے۔ اس مقام پر میں چاہا کہ  
جشن منائوں۔ مجھے اس وقت کوئی ٹھنڈوں سے انتظار تھا۔ اس وقت مجھے چاہیے  
تھا کہ ایک کوس کماؤں اور ایک کھنٹ سرور پانی کا پیوں مگر میں سادات میں جب  
میرے دماغ اور جسم میں اس قسم کی چھوٹ چڑی تھی مجھے کسی قسم کا جشن منانے  
معنی معلوم ہوا۔ میں نے کھانے پینے کی چیزوں سے بالکل بے نیاز ہو چکا تھا۔ جتنا  
دور میں آچکا تھا اتنا ہی دور مجھے بھی اور جانا تھا۔ مجھے ابھی اٹھارہ گھنٹے اور  
پہاڑ کتنی تھیں۔ اور موسم کی اسکانی نمایاں کے پیش نظر کچھ پٹرول کا بھی بیانا تھا  
معلوم آفتاب کے بعد میرے کھانے پینے کے لیے کافی وقت ہوگا۔ فی الحال  
تو مجھے جمع کا اذیت رساں وقت گزارنا ہے۔



## باب ہشتم

دیکھا اور لینڈ رات سومیل دُور تھا، اوقیانوس کے وسط میں یہ کون  
سے جزائر تھے؟ کیا یہ قریب نظر تھا؟ کیا یہ محض دُھند کے کرشمے تھے؟  
نہ کیا یہ ہوا باز کے تھکے ہوئے حایج کو دھوکا لگ رہا تھا۔ میں نے سوچنے  
کی کوشش کی لیکن مجھے ایسا محسوس ہوا جیسے میں رہتہ کھوپکا ہوں!



میں نے پہلے اپنے جیب کو ٹٹولا اور جہاز کے سمت ناسے اپنی نظریں  
ٹھانیں تاکہ تختہ آلات پر ایک اور نشان لگاؤں۔ اب مزید ایک گھنٹے کا پٹرول خرچ  
ہو چکا تھا۔ اس سیمہ تختہ آلات پر میں نے ایک اور لکیر کھینچ دی۔ ختم ہوئے  
والا پٹرول انجن کے قریب کی ٹینکی میں سے تھا۔

ہی طرح بازوؤں اور انگوٹھ کی کھینچ پٹرول خرچ ہونے کے نشانات  
بھی ہو چکے۔ پٹرول کر سنے پر مدم ہوا کہ میں اٹھارہ گھنٹے مسلسل پر مار  
ایچکا ہوں۔ نصف راستہ... یعنی اٹھارہ سومیل... اور ابھی

اٹھارہ سو میل بجھے اٹھ اڑنا ہے۔ میرے ذہن کو تھکاوٹ نے اتنا بے حس کر دیا تھا کہ مجھے بار بار اپنے آپ کو تلبیہ کے تازیانوں سے بیلہ کرنا پڑتا تھا۔ میرا دماغ چونکا ہوا جاتا اور بار بار ملان کرنا مہیا ہو جاتا اور سوچا اور نہ موت کے لیے تیار ہو جاؤ۔ . . .

بہر حال اب میں نے پٹرول کی ٹنگیوں کے متعلق سوچنا شروع کیا۔ کیا میں ٹنگی بل لیں یا پھٹنے کا وقت قریب ہے۔ میں تقریباً تمام رات انجن سے قریب والی ٹنگیوں کا پٹرول استعمال کرتا رہا ہوں۔ مجھے خیال ہوا کہ شاید سامنے والی ٹنگی کا بوجھ جہاز کے توازن پر اثر انداز ہو۔ اگر ایسا ہوا تو مجھے عجوبہ سمجھنے کے اد پر ہی اترنا پڑے گا اور جہاز سطح سمندر کے نیچے غوطہ لگاتا چرسے گا۔ میں نے انجن سے قریب والی ٹنگی کو بند کر دیا اور سامنے والی ٹنگی کا پٹرول استعمال کرنا شروع کر دیا۔

دوسرا مسئلہ جہاز کے رخ بدلتے کا تھا۔ ہر گھنٹے کے بعد سمت کا از سر نو تعین کرنا ضروری تھا۔ چونکہ میرے عظیم دائرے کا راستہ ایک خمیازہ اور کثیر الانحراف شکل کا تھا۔ میں نے سوچا کہ دو یا تین درجے ادھر یا اُدھر ہونے سے کیا فرق پڑ سکتا ہے۔ جبکہ جہاز متعدد بار اپنے راستے سے ہٹ چکا ہے۔ اس کے علاوہ وہ تمام غلطیاں بھی میرے سامنے تھیں جو بات کی پرواز سے پیدا ہو سکتی تھیں۔ تغا طبعی طوفان میں اپنے راستے سے ہٹ جاتا۔ . . . برعکس طوفانی گرد کے گرد چکر کاٹتے ہوئے راستہ بنانا۔ . . .

ادریا و مخالف کا جہاز کی سمت پرواز پر اثر انداز ہو جانا۔ . . .

میں نے سوچا کہ کسی وقت تو مجھے اپنی غلطیوں کا ازالہ کر کے اپنی صحیح پوزیشن کو قائم کرنا ہی پڑے گا۔ یہ کام مجھے بہت پہلے کرنا چاہیے تھا تاہم اب مجھے اس میں تاخیر نہیں کرنی چاہیے۔۔۔۔۔ لیکن کچھ تو یہ ہے کہ اب میری جسم کی تمام طاقت اور ارادے کی تمام قوت مجھے جو اب دسے چکی تھی چنانچہ راستہ پھر سے متعین کرنے کا کام جس میں کافی دماغ سوزی کی ضرورت تھی ایک اور گھنٹے کے لیے ملتی کہ دیا۔

میں نے ان حالات میں اپنا سب سے بڑا فرض یہی سمجھا کہ جہاز کا رخ مشرق کی طرف رکھتے ہوئے صبح تک زندہ رہنے کی کوشش کرتا ہوں جوں جوں صبح قریب آتی گئی، میں وقت کے احساس سے بے خبر ہوتا گیا۔ میں نے کوئی ہزارویں یا شاید دو ہزارویں بار اپنے جہاز کو صحیح راستے پر متوازن کیا، کیونکہ میں دیکھتا تھا کہ اپنے آپ کو تالو میں لاتے لاتے بھی میں اُدھکھ جاتا تھا اور جہاز قابو سے نکل جاتا تھا۔ اب مجھے محسوس ہونے لگا کہ صبح ہو چکی ہے۔ رات کے آخری آثار ناپید ہو چکے۔ دراصل بات یہ تھی کہ میں پھر بادلوں سے ٹکرا ہوا تھا۔ سفید بادلوں کے فرش میرے جہاز کے نیچے نیچے رہنے لگے اور میرے پیادوں طرف بادلوں کی عظیم اڑان کڑی دیکھ رہی تھی۔

اول اتنے قریب تھے کہ انہوں نے جہاز کو اپنی گود میں اٹھایا اور میرے لیے مشکل ہو گیا کہ میں اپنی ساری توجہ آگات پر مرکوز رکھ سکوں میں نے کھڑکی میں سے اپنا ہاتھ باہر نکالا۔ رطوبت کا یہ عالم تھا کہ وہ برودت



میں نقطہ انجھاو سے بھی نیچے پہنچ چکی تھی۔ لیکن جہاز پر برون جینے کا کوئی طریقہ نہ تھا۔ اب میں فن ہوا بازی کے بجائے اپنے احواس کی مدد سے پرواز کر رہا تھا۔ مجھے پورا پورا احساس تھا کہ اگر غلط آواز کی سونیاں میری قدرت سے نکل گئیں تو میرا انجام نہایت حسرت ناک ہو گا۔ میرے اس احساس نے میری فینڈ کے غلات کو تھار کی طرح کاٹ سکھ رکھ دیا۔

پندرہ منٹ کے اندر اندر سا آٹھ ایل ڈیوڈن دکشن ہوئی اور سپرٹ آف سینٹ لوئس فور انگیوں فضا میں پہنچ گیا۔ لیکن ابھی تک مجھے بادوں نے ٹھرا ہوا تھا۔ اور سامنے کی سمت تو بادل کافی دور تک اٹھ رہے تھے۔ قابائیل کی ایک مزید دعواری بھی آگے تھی۔ میں نے قطب نامی مدد سے پرواز جاری رکھی اور ایک رچر کھی فضا میں پہنچ گیا۔ میں نے سوچا کہ اب مجھے ان بادوں کے نیچے اور موافق ہو سکے اور آواز کرنی چاہیے۔ نیز مجھے یہ بھی معلوم کرنا تھا کہ کتنے بات باد فضا کی وجہ سے ہار لینے لگتے ہیں کہ قدرت لیاٹے ہیں اور ان کے بچے مجھے کس بلندی پر پرواز کرنی چاہیے؟ دو ہزار فٹ پر یا تین ہزار فٹ پر؟ میں نے سکل نوٹاؤنڈ لینڈ پر بھی اپنی بلندی کو دوبارہ نشیں کیا تھا۔ لیکن اس بات کو بدلتا ہوا اٹھ گھنٹے گزر چکے تھے۔ اب تک میں طوفانوں کے بڑے سے حصے کو پار کر چکا تھا۔ ان طوفانوں نے ہوا کے دباؤ کو یقیناً برباد دیا ہو گا۔ رفعت پہنچا ... نہ فٹ درجہ کو رہا تھا۔ ہو سکتا ہے کہ اس میں کئی فٹوں کی غلطی ہو یہ غلطی مجھے غارت کر سننے کے سبب کافی تھی۔ تاہم میں نے فیصلہ لیا کہ جہاز کو بلندی پر دیر اور برقرار رکھنی چاہیے۔ جو کتابچہ نہ غور افسانہ کے

بعد یہ بادل چٹ جائیں۔

گھڑی کی سوئیاں کبھی تو ساکت ہو جاتیں اور کبھی یک لخت پناہ پس منٹ آگے گھوم جاتیں۔ اب نیویارک کے وقت کے مطابق صبح کے تین بجے تھے۔ مجھے پرواز شروع کئے انیس گھنٹے گذر چکے تھے بلکہ کچھ اس سے بھی زیادہ۔ میرا جہاز بادلوں کے ایک بہت بڑے تودے کو چھا رہا تھا ہوا آگے بڑھ گیا۔ ان کو چیر کر میں ایک نہایت کٹا وہ وادی میں پہنچا۔ بادلوں کی سطحوں میں بڑی بڑی غاریں بھی تھیں۔ انہی غاروں میں سے ایک غار کی تہہ میں سے مجھے سیاہ رنگ کا سمندر نظر آیا۔ سمندر کی سطح میں لہریں اٹھ رہی تھیں میں نے اندازہ لگایا کہ اگر یہ لہریں آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے مجھے نظر آ رہی ہیں تو یقیناً سمندر طوفانی حالت میں ہو گا۔

میں نے جہاز کی بلندی کو کم کرنا شروع کیا۔ رفتار پچاس کی سوئی آگے بڑھنے لگی ۱۱۰۰۰۰ ۱۲۰۰۰۰ ۱۴۵۰۰۰ میل فی گھنٹہ۔ میرے بیٹھنے والی جگہ کی چھت کے اوپر کی ہوا اس قدر تیز چل رہی تھی کہ اس کی آواز سے میرے ہر سے کان بھی گونجنے لگے۔ پرواز شروع کرنے سے لے کر اب تک یہ آواز مجھے پہلی بار سنائی دی۔ سمندر کی سطح پر جہاز کی سفید سفید ٹوپوں کی شکل میں چمک رہی تھی۔ میں چمک کاٹتا ہوا نیچے آ رہا تھا۔ میری بیٹھنے والی گدی کی ہوا اب خارج ہو گئی اور تندی مجھے چہرے پر محسوس ہونے لگی۔ جہاز کے پردوں نے ہوا کی تندی کی وجہ سے ٹھکنا شروع کیا۔ بادلوں کی تیلی تیلی نہیں جہاز کے اوپر سے چھاتی جا رہی تھیں۔

اب میں سطح سمندر سے ۲۰۰۰ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا ہوں۔ ذرا  
 بالکل صاف تھے۔ بڑی بڑی ہریں آپس میں ٹکرائیں اور جھانک پیدا کر رہی تھیں  
 سمندر میں ایک طوفان پاس ہے۔ میں نے قلب نما کی دوسری اپنا دستہ تار میں  
 کیا اور جہاز کو متوازن کیا۔ میں نے سوچا کہ اب مجھے اپنا صحیح راستہ معلوم کرنا  
 تھا۔ جہاز تریچھے رُج پر ہوا نہ کر رہا تھا کہ ہوا نے شمال مغربی سمت اختیار کی گذشتہ  
 شام نیوٹرونڈیفٹ کے ساحل کے پاس بھی جہاز اسی سمت پر دھڑکا۔ ہاتھ لگے  
 تین جہاز زیادہ تندرستی۔ اگرچہ چاروں اطراف سے وہ جہاز کے موافق ہی چل  
 رہی تھیں۔ غالباً گذشتہ تمام راستہ بھی اسی طرح چلتی رہی تھی اور مجھے جھیل حاصل  
 کر اپنے اصلی راستے سے قدرے جنوب کی طرف ہٹاتی رہی تھی۔

ہمیں کس سمت سے چل رہی تھی اس کا اندازہ سطح سمندر کے قریب  
 ہی لگایا جاسکتا ہے۔ افق پر دھند نے قبضہ جایا ہوا تھا۔ میں نے پھڑکی کو  
 ڈھیل پھوڑا اور آہستہ آہستہ اترتا طوفانی لہروں کے اوپر نقطہ پچاس فٹ  
 کی بلندی پر پہنچ گیا۔ ہوا کی رفتار تقریباً پچاس ساٹھ میل فی گھنٹہ تھی  
 سمندر کی اس طوفانی حالت کے لیے اس رفتار کا ہوتا لازمی تھا تمام سطح سمندر  
 سفید جھاگ سے بھرا ہوا تھا۔ میں نے سوچا کہ اگر اس وقت میرا جہاز خراب  
 ہو گیا تو اس کا نتیجہ بہت خونخوار ہو گا۔

لیکن جہاز کو بحالت بھری اُتارنے کے علاوہ مجھے اور بھی کئی چیزوں  
 کے متعلق سوچنا تھا۔ مجھے آج کے دن کے لیے راستہ بھی تجویز کرنا تھا  
 غالباً آگے ہوا کی تندی زیادہ ہوگی۔ یہ سب میرا اندازہ تھا۔ لیکن غلط یا

صبح مجھے کچھ نہ کچھ اندازہ تو لگانا ہی چاہیے۔ مثلاً مجھے ہوا کی رفتار کا کس حد تک خیال رکھنا چاہیے میں نے سوچا کہ گذشتہ رات کے برعکس طوفانوں اور قطب کے پھولوں کو پیش نظر رکھنا ہے۔ اور ان کے علاوہ مجھے راستہ بناتے وقت ان لمحات کا بھی لحاظ رکھنا ہے، جب مجھ پر غنیمت کی روشنی طاری رہی اور جہاز دائیں یا بائیں سمت ہٹ جاتا تھا،

نیویارک سے چلتے وقت میں نے جہاز کی سمت قطب نام کے راستے سے پندرہ درجے زیادہ رکھی تھی۔ ۵ درجے ان نوے میلوں کے لیے جو میں اپنے راستے جنوبی سمت ہٹ گیا تھا اور ۱۰ درجے ہوا کی تیزی کے لیے جو میرے راستے پر اثر انداز ہو رہی تھی مجھے خیال پیدا ہوا کہ کیا مجھے ۵ درجے بدعلاقہ کے اثرات زائل کرنے کے لیے بھی بڑھانے چاہئیں کہ نہیں! میں نے ایک بار پھر لہروں کی طرف دیکھا۔ ہوا کے جھونکے جہاز کے موافق تھے اس لیے قطب نام کی سوئی کو ۵ درجے آگے کرنا کچھ مناسب نہ معلوم ہوا۔ گذشتہ ایک گھنٹے سے اپنے عظیم دائرے کے راستے پر قائم رہنے کے لیے جنوبی سمت اختیار کرنی پڑی۔ اس سے میرے راستے پر کچھ خم واقع ہو چکے تھے۔ یہ خم دور کرنے کے لیے مجھے اپنے قطب نام کو بھی صبح کرنا تھا۔ یہ سب چیزیں درست کرنے کے بعد میرے جہاز کا رخ ۱۰ درجے زیادہ ہو گیا تھا۔ فرض کیا کہ اگر میں قطب نام کو ۵ درجے شمال کی طرف گھماؤں احتیاط بھی ..... مجھے تھک کسی جگہ نہ پہنچ سکوں۔

سمندر کی لہریں گدھ میں غائب ہو گئیں۔ میں نے رفت بہا کو دست







دھواں بھڑکنے والی آگ میں دھوئیں کے ساتھ ساتھ یہ بھٹا چھپیں بنیں  
کر اٹھ رہے تھے اور میرے کانوں میں آگ کی آواز کی بجائے بھٹا چھپیں کی آواز

تھی ! ...

۱۹۱۵ء کے موسم گرما میں ایک دن درننگ ڈن اور بڈگولی اور میں دو  
میں سینٹ پال تہ کے متصل چراگاہ میں تین جہاز رہے۔ ہم نے سافٹ  
کلیٹش سے لیے انتہار دیا کہ ہم پر دوازسکے دوروں میں جہاز کے پروں  
پر چلیں گے اور اس سے زیادہ عجیب و غریب کرتب دکھائیں گے  
میں اپنے جہاز کو تیزی سے ساتھ ہوا میں لے گیا۔ اس کے پروں کو  
گھومتے ہوئے ہیں۔ ایک دائرہ بنایا اور مختلف طریقوں سے چلتا گھومتے  
جوئے جہاز کو زمین پر سنبھال آیا۔ اب ڈن کی باری تھی۔ اس پر دوازہ میں اس کو  
جہاز کے پروں پر چلنا تھا۔ ہمیں پروں پر چلنے والے آدمی کی سلامتی کا خطرہ  
تھی۔ یہ بات پک فوریقتی معلوم ہوتی تھی۔ کپتان ڈن نے جہاز  
کو ڈرایا اور ہجوم کے سر پر دواز شروع کی۔ اچانک ایک آدمی لے جہاز  
کے نیچے سے قتل کر پروں پر چلنا شروع کر دیا اور ہجوم کی طرف اشارہ  
کیا۔ اس حد تک تو سب ٹھیک تھا۔ لیکن جو ہی رو واپس ہونے کے  
لیے ٹرانا دھڑام سے نیچے گر پڑا۔ ہجوم سمجھتیوں کی آوازیں اٹھیں۔ وہ  
شخص ایک میٹر ہی سے چٹا ہوا جہاز سے نیچے پلٹ کھڑا تھا۔ یہ میٹر ہی سے

(۲) Frank Dunn to Rad Gurney

(۳) Missouri (۴) St. Paul

کی بنی ہوئی تھی۔ اس حادثے نے ہمارے تاشے کو ختم کر دیا !  
لیکن آخر خرابی کیا تھی ؟ اس شخص نے جہاز کے نیچے والی سیڑھی پر چڑھنے  
کی بجائے اس کے ایک سرے کے ساتھ چھٹنے کی کوشش کی۔ کیا اسے واپس  
وہستے وقت چوٹ آگئی تھی ؟ کیا وہ ڈگ گیا تھا ؟ بڈگنی میرے جہاز پر کودا  
اور ہم دونوں نے پر ہیز شروع کی۔ مجھے اپنے جہاز کی اگلی سیٹ کو اس تکستے  
ہوئے بازگیر کے عین پاؤں کے نیچے لے جانا تھا اور بٹسنے سیڑھی کی رسیوں  
کو کاٹنا تھا۔

اس کام میں ہم نے کچھ دیر کر دی۔ کپتان ڈن کے پاس اتنا پٹرول نہیں تھا  
کہ وہ زیادہ دیر ہوائ میں ٹہر سکے۔ اس نے جہاز کا رنج کمئی کے ایک کھیت کی طرف  
پھیرا بائیں گرجی ویسے ہی ٹک رہا تھا۔ اس کا جسم اب کمئی کے کھیت کے اوپر  
گھسٹ رہا تھا۔ یہاں تک کہ جہاز زمین پر جا اتر ا۔

ڈاکروں نے بتایا کہ چند خرابیوں کے سوا اسے کوئی چوٹ نہیں آئی جہاز  
کے پر کئی جگہ سے پھٹ گئے تھے۔ ہم نے جہاز کو تو وہیں چھوڑا اور چند  
ایک شہریوں کی مدد سے ہوٹل پہنچے۔ ہوائی سرکس کی فالتشی پروازوں کے بعد  
ہمیشہ گرم گرم کھانا صاف ستھرا اور سب سے بڑھ کر یہ کہ گہری نیند  
میسر آ جاتا کرتی ہے۔

اس عرصہ میں میرا اپنا جہاز سپرٹ آف سینٹ لوئس آہستہ آہستہ نیچے  
ہوتا جا رہا تھا اور ادھر ادھر رنج بھی بدل رہا تھا۔ اور میں آنکھیں کھولے پرانی  
یادوں کو دہراتا ہوا سو رہا تھا۔ تاہم بیداری کی تمام حسیات دماغ پر مرتسم ہو

رہی تھیں۔ میں نے جلدی سے جہاز کے تہوار کو پاؤں سے دبایا اور پھڑکی کو پیچھے کھینچا۔ میرا خیال تھا کہ جہاز کا توازن اب ٹھیک ہو جائے گا۔ لیکن تہوار بائیں جانب بھٹک گیا اور جہاز کی رفتار گر گئی۔ بدوہ ایک طرف اُلٹنے لگا۔ ایسا معلوم ہوا کہ جہاز مخالفت سمیت بلند ہو رہا ہے۔ مواصل اب جہاز میرے قبضے سے باہر چکا تھا۔ جیسے ہی یہ احساس میرے ذہن پر زور سے اثر انداز ہوا میں یک لخت چونک اٹھا اور اپنے منتشر دماغ کو قابو میں کرتے ہوئے فودا ہی میں جہاز کو گرفت میں لانے کی طرف متوجہ ہو گیا۔ چند ہی لمحوں میں جہاز میرے قبضے میں تھا۔ مختلف آلات کی سونیاں اپنی جگہوں پر برقرار تھیں لیکن جہاز پھر بھی ایک پہلو کی طرف بھٹکا ہوا تھا۔ یہ وہ دھوکا تھا جو بعض اوقات قلب لہا کی درد سے پرواز کرنے والوں کو پیش آجایا کرتا ہے۔ ایسی حالت میں یوں محسوس ہوتا کہ جہاز چمکے گاٹ رہا ہے، گر رہا ہے۔ مڑ رہا ہے اور یہ کہ غالباً آلات غلط کام کر رہے ہیں۔ اب صرف ایک ہی چارہ تھا کہ مختلف آلات کی سونیاں اس وقت تک اپنی جگہ پر رہیں جب تک کہ میرے حواس پر سے اس ذہنی انقباض کا اثر دور نہ ہو جائے۔

جوں جوں وقت گزرتا گیا، مجھ پر فزودگی کی حالت طاری ہوتی گئی، اس حالت میں پرہیز کرتے ہوئے مجھے کوئی تکلیف محسوس نہ ہوتی تھی، میرے جسم کا ایک حصہ ... ایک تیسرا منہ میرے جسم اور دماغ پر حاوی ہو چکا تھا، وہی میری راہ لگائی کر رہا تھا اور وہی میرے تمام حواس کو خطرے سے آگاہ کر رہا تھا۔ ابتدا میں میرے شعوری دماغ نے اس ساتھ پر کوئی عبور سامانہ کیا،



پوٹے تھے کہ پھر بند ہو گئے۔ میں نے انہیں اپنی انگلیوں سے اوپر نیچے دبا کر کھولا اور کچھ دیر ایسے ہی دبا کر کھولے رکھا۔ ٹھڑی تباہی مٹی کہ مجھے نیویارک سے پہلے اب اکیس گھنٹے ہو چکے تھے جہاز کے دائیں بازو میں نصب شدہ ٹینکی کو پٹرول استعمال کرنے کا وقت ہو چکا تھا، اس لئے میں نے ساسنے کی ٹینکی کو بند کیا اور دائیں بازو کی ٹینکی کے پٹرول کو استعمال کرنا شروع کیا۔ میرا خیال تھا کہ روزنامہ دُھند دور ہونے کے بعد بھی پڑ کیا جاسکتا ہے۔ لیکن .... کیا دُھند کبھی ختم بھی ہوگی؟ تاہم مجھے اس کے متعلق کسی قسم کی شکایت نہ کرنی چاہیے میرے لیے یہی کافی ہو گا کہ ساحل یورپ تک پہنچتے پہنچتے یہ دُھند ختم ہو جائے لیکن پرواز شروع کرنے سے پہلے کی بیداری نے میرے تمام منصب کے خال میں ملا دیے۔ اگر شب بیداری کے بعد دوسری صبح کی بجائے یہ پہلی صبح ہوتی تو میں ایسا بے بس نہ ہوتا اور آلات کی مدد سے پرواز کرنا میرے لیے بالکل کوئی مشکل نہ پیش کر سکتا،

میں نے محسوس کیا کہ میں ہر ارب کھائی آنکھوں کے ساتھ سو رہا ہوں .... اس احساس کے ساتھ نیند سے چٹکارا حاصل کرنا میرے لیے بہت مشکل ہو رہا تھا۔ اس حالت میں کئی سیکنڈ .... بلکہ کئی منٹ گزر گئے۔ جب یہ کیفیت مجھ پر طاری ہو جاتی تو میری آنکھوں کا تعلق میرے دماغ سے منقطع ہو جاتا .... شاید میری آنکھیں کھلی رہیں مگر کھلی آنکھوں کا مشاہدہ دماغ کے کسی اور حصہ سے منسلک ہو جاتا جو میرے لیے کارآمد ثابت ہو رہا تھا .... مثلاً اب کہ جو مجھے ہوش آیا تو جہاز نہ درجے تک پہنچ چکا تھا۔ میں



نے اسے پھر کسی منہ زور پتھر کی طرح اس کے راستے پر ڈالا۔۔۔۔۔

آخر کار دُھند کا گرہ ختم ہو گیا۔ اود میں شدتِ فضا نے بسیط میں نکل آیا  
آسمان پر کہیں کہیں بادل ضرور چھائے ہوئے تھے مگر بیشتر حصہ صاف اور  
دھلا ہوا تھا۔ میں نے اپنی کرسی کا ہوا دار گٹا اٹھایا اور اس کی ہوا خارج کی  
اور پھر اسے جلدی جلدی اپنے نیچے سرکاتے ہوئے جہاز کو متوازن کیا اس  
حالت میں میں نے ابھی تھوڑی دیر ہی پر انداز کی تھی کہ سامنے پھر دُھند نظر آئی  
مجھے اب پھر لمبی اختیار کرنی پڑی، اتنے میں دیکھا کہ بارش شروع ہو گئی  
نے ہلکی ہلکی پھوار سیسے جہاز کی کھڑکی پر پڑ رہی ہے۔ اور کھڑکی کی دھندل اور  
کناروں اور گوشوں سے پانی ٹپک ٹپک کر پیری نشست گاہ تک آ رہا ہے  
مجھے خیال آیا کہ شاید بارش آئے دلے اچھے موسم کی نوید ہو۔۔۔۔۔

میں جہاز کے آؤت کی طرف گھور گھور کر دیکھ رہا تھا اب مجھے محسوس ہوا کہ  
وقت غیر ارضی حدود میں داخل ہو چکا ہے۔ اور اگرچہ میں شعوری حالت میں  
سویا ہوا ہوں لیکن میرے ساتھ نشست گاہ پر دُھند نے دُھند لے بلکہ بڑی حد  
تک غیر مرئی جن بھوت سوار ہیں اور میں اپنا منہ پھیرے بغیر ان کو آسانی دیکھ  
سکتا ہوں۔ دراصل میرا دماغ جستم آنکھ بن چکا تھا۔

یہ خیالی صورتیں نہایت دوستانہ طور پر میرے قریب آ جاتیں اور کبھی میرے  
شانوں پر سے آگے کو تھک جاتیں اور کبھی پیچھے کو ہٹ جاتیں۔ ایک کے بعد  
دوسری کشیدہ میرے بالکل سامنے آ کر یا پہلو سے میرے ساتھ جاتیں کرتی  
پھر چپ ہو جاتیں۔ بعض اوقات فضا میں سے صدا میں آتا شروع ہو جاتیں

یہ صدائیں مجھے پرداز کے بارے میں ہدایات دیتیں۔ میرا راستہ معلوم کرنے کے مسائل پر بحث کرتیں مجھے ہر طرح یقین دلاتیں کہ میں صحیح راستہ پر دوازہ کروڑا ہوں اور مجھے ایسے ایسے اہم پنایات دیتیں جو عام زندگی میں ملنے محال تھے۔

حقیقت یہ تھی کہ میں اپنے جسم کا وزن کھو چکا تھا۔ میرے بدن کا سارا گوشت بالکل بے حس ہو چکا تھا۔ اگرچہ زندگی سے ابھی تک میرا رشتہ ایسے ہی برقرار تھا، لیکن ایک معمولی سا جھٹکا میرے تاریکات کو توڑ سکتا تھا۔ ایسی صورت میں میرے اور میرے چنانچہ ہم سفرین کے درمیان کوئی فرق معلوم نہ ہوتا تھا۔ میں زندگی اور بعد حیات کی بسیا سرحد پر پہنچ چکا تھا۔۔۔۔۔ کیا یہ موت تھی یا تو یہ موت اب میرے لیے کوئی ستین منزل نہ تھی بلکہ ایک نئی اور آزاد زندگی میں داخل ہونے کا ذریعہ بھی چکی تھی۔

کیا میں برا منکم رہ پ پر پرداز کر دیں گا؟ کیا میں ایک مجسم گوشت پوست کے انسانی کی طرح جو کھجور اور سردی کو محسوس کر سکتا ہے، پھر بھی کبھی غم زلیت میں سے گزریں گا؟۔۔۔۔۔ کیا میں ان خیالی صورتوں کے زمرے میں شامل ہونے والا ہوں۔۔۔۔۔ یہی وہ ہیں جو میرے ساتھ اس چھوٹی سی نشست گاہ میں صواب ہیں۔ روحوں کے لیے کسی خاص جسم کی ضرورت نہیں ہوتی تاہم وہ ہمیشہ طور پر انسانی شکل میں رہتی ہیں۔ وہ اجنبی نہیں ہوتیں جیسا کہ محسوس کیا کہ میں محض احباب میں بیٹھا ہوں اور ان تعلیمی ہستیوں کو کسی پہلے جنم سے جانتا ہوں۔

میں نے یہ نہیں پہچانا کہ میں بیک وقت ماضی، حال اور مستقبل میں رہ رہا ہوں۔  
پرانے روایات، گزشتہ تعلقات، اور زمانہ بید کے آباد اجساد کی صدا میں  
مجھے ہر طرف سے احاطہ کئے ہوئے تھیں۔ بجز ان قیافوں کے اوپر پروان  
بھی کر رہا ہوں، مگر بیک وقت ماضی بید میں بھی رہ رہا ہوں۔

میرا ذہن ماضی کے دھندلوں میں کھو گیا۔ مجھے اپنے والد کے سیٹی بھانے  
کی آوازیں سنائی دیں، وہ برف سے ڈھکی ہوئی سڑک پر اڑ رہے تھے۔ میں باورچی خانے  
کی میز پر سے کودا، دروازے کے بند ہونے کی آواز آئی اور میں اچھلتا کودتا اپنے  
والد سے جھٹ گیا، ہم اپنے باغ میں ٹپٹنے لگے اور میرے والد اپنے مضبوطی سے  
مجھے آگاہ کرتے رہے۔

ہم نے فیصلہ کیا کہ اگلے مہینے اسی ماہ جون ۱۹۱۵ء میں ایک نہایت اہم  
مہم کا آغاز کریں اس مہم میں ہمیں دریا سے سیسٹی پی کے منبع سے ایک کشتی پر  
سوار ہونا تھا اور دریا کے پانی کے ساتھ ساتھ بہتے بہتے ہمیں اپنے دریائی سفر  
کا آغاز کرنا تھا اس مہم میں ہمارے سامنے جنگھوں، ولہ لوں اور آبشاروں  
کے مناظر تھے۔ اودان سب میں سے ہمیں گزند اٹھانا اس دلچسپ مہم کی مشکلات  
پر تبصرہ کرتے ہوئے میرے والد اپنے خیالات میں کھو جاتا اور اشتیاق کی لہریں  
میرے چھوٹے سے جسم میں گپکپی طاری کر دیتیں۔ کئی کئی دن اور راتوں کے متواتر  
سفر کے بعد ہم اپنے کھیتوں اور اپنے گھر آ سکتے تھے۔ . . . .

جہاز کے دائیں چوڑائی سمت کا درجہ ۹۰۰۰۰  
 اب گاڑی کو جھٹکا لگا اور گاڑی سینی بجاتی ہوئی بسے بھیجی کی طرف روانہ ہو  
 گئی۔ ہماری سفید کشتی سوڑ کی طاقت سے چلتی تھی۔ مگر اول اول تو اسے کھینچتے  
 پھینچتے چالیس میل دور بھیل اٹاسکا کی طرف لایا گیا۔ ہمارا سامان کشتی میں رکھ دیا  
 گیا۔ اور میرے والد اور میں خود کنارے کنارے چلتے لئے اور کشتی کو کھینچتے  
 کئے ہم دریا کے نکاس کو ڈھونڈ رہے تھے۔ پھیلیاں ہو ا لینے کے لیے پانی  
 کی سطح کو توڑتیں اور وہ چھوٹے چھوٹے بلبلے چھوڑتی پھر پانی میں غائب ہو  
 جاتیں۔ ہم نہ بڑے بڑے پتھر سے جی دیکھے جو ٹکڑی کی تیرتی ہوئی لٹیوں پر  
 چدک رہے تھے۔

پیارے لڑکا میرے والد نے شفقت سے میرے بال پریشان کرتے ہوئے  
 کہا۔ تم ابھی کم سن ہو تم اپنی زندگی میں بڑی بڑی تبدیلیاں ہوتے دیکھو گے شاید  
 وہ میری زندگی میں نمودار نہ ہوں، مگر میں دیکھ رہا ہوں کہ زندگی بہت کچھ تبدیل  
 ہو جائے گی۔ اس کی رفتار تیز ہو جائے گی، ہم تیز رفتاری کے زیادہ گریویدہ  
 ہو جائیں گے۔ شاید میری اپنی زندگی میں یہ تمام تبدیلیاں واقع نہ  
 ہوں، مگر تم ایک نئی زندگی میں جن ہو گے! جیسے والد سے یہ الفاظ میرے  
 کانوں میں بچا گونجنے لگے۔ ایسا مجھ کو سہوا کر اٹھوں نے یہ لہذا ابھی ابھی  
 کہے ہیں،

بعض اوقات میرے والد سیاسی اور اقتصادی موضوعات پر اور بعض اوقات ان اصلاحات پر جو حکومت کو نافذ کرنی چاہیں، مجھ سے گفتگو کرتے ان دنوں میں ان باتوں کو پوری طرح نہیں سمجھ سکتا تھا۔ مجھ اس بات سے ڈکھ ہوتا کہ میرے والد اپنی وفات کے بعد ہونے والے واقعات اور حالات کا ذکر کیوں کرتے ہیں

جہاں تک میری یادداشت کام کرتی ہے، میں نے اپنے والد کو ہمیشہ علی سالتا رہے متعلق سوچتے ہوئے پایا۔ کبھی کبھی کو وہ اپنے خیالات میں ایسا مستغرق ہو جاتا کہ گفتگو کرنا بھول جاتا۔ کبھی پر بیٹھا پائپ پئے جاتا اور صدمہ بردار، زلزلہ آیت اور جانے کیا کیا مسائل تھے جن میں اسے دلچسپی تھی۔ میں سوچا کرتا کہ اگر ایسے ہی خطرناک حالات مستقبل میں آنے والے ہیں، تو دوسرے لوگ اتنے فکر مند کیوں نظر نہیں آتے؟ لیکن چرخیاں آتا کہ میرے والد دوسرے لوگوں سے قدرے مختلف ہیں۔ بعض اوقات مجھے یہ خیال بھی آتا کہ مستقبل پر ان کی فطرت کافی گہری ہے اور وہ ان لوگوں میں سے ہیں جو آئندہ کے مسائل کو پہلے ہی بھانپ لیتے ہیں اور وہ اپنے دور زندگی میں نہیں سانس لیتے بلکہ اپنے بچوں کی زندگی میں اپنے تئیں پاتے ہیں۔

۱۔ اصل زر پر ایک غیر متعین عرصہ تک اتنی شرح سود نہیں رہ سکتی۔ زمین گروئی نہ کہنے والے سے دس یا بارہ فیصدی سود لینا انصاف کی بات نہیں، اگر کسانوں نے اپنے آپ کو منظم نہ کیا تو بڑے بڑے تاجر اور ساہوکار ان کی اراخی کو ہڑپ کر جائیں گے۔ یہ ملک عوام کی ملکیت ہے، لیکن ابھی تک انہوں نے نظم و نسق کا کوئی قاعدہ نہیں لکھا۔ مشکل یہ ہے کہ عوام کے پاس کوئی ایسا ذریعہ



بھی نہیں جس سے محام اقتصادی اور سیاسی امور کی تہ تک پہنچ جائیں۔ یہ تھے میرے والد کے خیالات !

میرزا والد جنگ عظیم اول کے خطرات سے بھی آگاہ تھے۔ وہ کہا کرتے تھے کہ مغادرہ لوگ امریکہ والوں کو اس جنگ میں ضرور ٹھیک لے جائیں گے۔ اور پھر اس مسئلے میں پروپیگنڈا بھی شروع ہو چکا تھا۔ ہم بہت زیادہ بیرونی قرضے دے دے رہے ہیں۔ اور جنگ کا ایک بہت بڑا نتیجہ یہ بھی ہوتا ہے کہ جنگ ملک کے بہترین نوجوانوں کو ختم کر دیا کرتی ہے۔ " یہ باتیں بھی میرے والد نے مجھے کئی دفعہ بتائی تھیں۔۔۔

سننے میں ہمیں دریا کا ٹکاس مل گیا۔ یہاں یہ محض ایک نئی سامراجیت ہوتا ہے اور خدایاں خداں سبز پوش کناروں اور سرسبز درختوں کے گرد چکر لگاتا بہت دور چلا جاتا ہے۔ یہاں دھوپ اور بارش کی کمی نہیں اس لیے یہ مقام بہت ہی سرسبز ہے۔ گھنی جھاڑیوں میں طرح طرح کے پرندے اپنی اپنی زبانیں بول رہے تھے۔

ہم کبھی مشرق، کبھی شمال اور کبھی دوسری جانب اپنی کشتی کو دیکھتے، دیا کی دست بے متحرک نظر آتی تھی۔ لیکن ہمیں دیباٹے میسسی پی پر پورا بھروسہ تھا، ہم اس بات سے بے پروا تھے کہ یہ دیا کس سمت بہتا ہے، کیونکہ یہ بات ہمارے علم میں تھی کہ یہی دیا ہمارے کھیتوں میں سے راستہ بناتے ہوئے گذرتا ہے، یہ جس طرف بھی مڑتا ہے، مڑے، آخر کار یہ ہمیں ہمارے گاؤں میں ہی لے جائے گا۔ ہم پانی کے تیز دھارے پر کشتی چلا سکتے رہے حتیٰ کہ مڑی سمت

بادل سُرخ ہو گئے۔ ہم نے کشتی کو کنارے لگایا۔ خیمے کو زمین پر گاڑا اور کھانا پکانے کے لیے آگ بجلائی۔

آگ کے شعلے جنگل کے تاریک سایوں کے ساتھ گھل مل رہے تھے۔ چوٹی سی چھٹی کڑھائی میں دو مچھلیاں تلی جا رہی تھیں۔ دو ایک اوتوں کی چھنیں ہمیں سسائی دیں۔ پانی پتھروں سے ٹکڑا ٹکڑا کر اپنی سسے میں گاتا جا رہا تھا اور ہم پتھروں کو دُور کرنے کے لیے اپنے ارد گرد دھوئیں کا ایک حصار قائم کر رہے تھے۔ پھر ہم نے وہیں کھڑے کھڑے ہی مزے لے لے کر باقیں کرتے ہوئے اپنا گرم گرم لکھنا کھایا۔

ہمارا خیمہ تاریک تھا، رات کی سیاہی بینڈ کون سے خوب اُدھم پیار کھا تھا۔ اِدھر جھینگڑ شور مچانے میں کسی سے کم نہ تھے۔ تمام دن کی محنت ذہن میں تسخیل ہو گئی۔۔۔۔۔ میں پوچھتے ہی اُٹھ کھڑا ہوں گا۔۔۔۔۔ اور معلوم کروں گا کہ کہاں ہوں۔۔۔۔۔ آخر دیانٹی سفر میں بھی کوئی شخص راستہ بھول۔۔۔۔۔ سکتا۔۔۔۔۔ ہے۔۔۔۔۔ جہاز کے نیچے مجھے قبو سے رنگ کے بہت سے پروانے اڑتے نظر آئے مگر یہ رب میرے تسخیل کی تخلیق تھی میں جہاز کو کم بلندی پر لے گیا۔ لیکن ابھی میں سو فٹ ہی نیچے گیا تھا کہ مجھے پھر دُخند نے آکھیرا، چنانچہ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے ۵۰۰ فٹ کی بلندی کی بجائے دو ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرنا چاہیے۔ سمندر اب مجھے تر ساتر سا کر اپنی بھلیاں دکھا رہا تھا۔ آخر کار تھک کر میں نے یہی بہتر سمجھا کہ اپنی کرسی پر بیٹھے بیٹھے ہی آدم کروں اور جہاز کے آلات اور اپنے تسخیلی مسافروں کے ساتھ مصروف رہوں۔ ان ہم سفرؤں میں سے دو تو میرے شانوں پر

سوار تھے اور بعض اوقات اصرار کرتے تھے کہ میں ان سے مکمل اور مسلسل باتیں کروں۔ انہیں شکایت تھی کہ میں ان سے باتیں کرنے کی اہمیت کو ابھی ادھی طرح نہیں سمجھا!

دُھندہ لگی ہو گئی ہے۔ جہاز چمکا اور دھوپ میں پہنچ گیا ہے۔ میری آنکھیں جو دُھند کی مادی ہو چکی تھیں، سورج کی ان تیز شعاعوں سے چُندھ لگیں۔ آسمان اب لہرائیگیوں سے ہے۔ اور فضا میں کہیں کہیں سفید دُھند پھرتی بن بن کر چمک رہی ہے۔ ہوا کا زور بھی کم ہے اور اب وہ موافق سست میں چلنے لگی ہے۔ میں نے بادِ مٹا کے اثرات کو زائل کرنے کے لیے قطب نما کی سوئی کو ڈر بجے بڑھایا ہوا تھا اب میں نے یہ ذبحے کم کر دیے۔ اور صبح راستے پر پرواز کرنا شروع کیا۔ بادل اب بھی دائیں بائیں اور سامنے نظر آتے تھے۔ لیکن ان کے درمیان شگاف فضا کے راستے بھی نمایاں تھے۔ میں نے تھوڑی دیر کے لیے آلات کو اپنی حالت پر چھوڑ دیا۔ اب میں چاروں سمت دیکھ سکتا ہوں۔ اور میری زندگی کی سس بھی مضبوط تر ہو گئی ہے۔

گھڑی چھ بج کر پانچ منٹ کا وقت تھا۔ ہی ہے۔ گزشتہ تین گھنٹوں سے رونا ناچہ پڑ نہیں کیا گیا۔ میں نے سوچا کہ اس سے کیا فرق پڑتا ہے۔ قبل اس کے کہ میں کچھ مددج کروں، میں ایک دوسرے بادل میں جا گھسوں گا۔ اور مجھے جہاز سمجھا کر پڑ جائے گا۔ اور یہ سبند را جات بھول جائیں گے۔ نیوٹانڈ لینڈ کو خیر باد کہے اب مجھے دس گھنٹے بیت چکے تھے۔ اور میرے پروگرام کے مطابق آئر لینڈ کے ساحل تک پہنچنے میں مجھے ابھی آٹھ گھنٹے اور لگیں گے اور آئر لینڈ سے چھ میل

آگے پرواز کرنے کے بعد میں پیرس کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔ چودہ گھنٹوں کے بعد یہ پرواز ختم ہو جائے گی لیکن یہ سب کچھ اسی صورت میں ہو سکتا ہے جب کہ موسم صاف رہے۔ انجن اپنا کام کرتا رہے۔ ہوا موافق ہو اور میں اپنے راستے پر پرواز کرتا رہوں۔۔۔۔۔ اگر۔۔۔۔۔ اگر ای میں کوئی۔۔۔۔۔

اور اب یہ کیا؟۔۔۔۔۔ سمندر۔۔۔۔۔ بادل۔۔۔۔۔ آسمان سب پر ایک ہیجان سا طاری ہے۔ سمندر کی سطح پر اور فضا کی ہر ترہ میں بادل ہی بادل بھر نظر آنے لگے اور بڑھتے بڑھتے بادلوں کی تہیں میں میں ہزار فٹ کی بلندی تک پہنچ گئیں، یہ اور مقام ہے! کیا یہاں بھی دُھند پیدا ہوتی رہتی ہے! مجبوراً انہی دبیر تہوں کے اوپر ا نیچے اور درمیان میں نے اپنی پرواز جاری رکھی۔ ایسا محسوس ہوتا ہے جیسے میں ایک بہت بڑے اسفنج کے فنگرفوں اور درزوں میں سے گزر رہا ہوں۔ دُھوپ کی شعاعیں میری نشست گاہ میں آگھسی ہیں۔ میری نظریں شمال کی سمت جمی ہوئی ہیں۔ سمندر کا کنارہ جہاز کے بائیں بازو کے نیچے اور میرے راستے کے متوازی کچھ دُور تک چلا گیا ہے۔ سمندر کے کنارے سُرُج، دُھندلی پہاڑیاں درختوں کے جھنڈ اور سنگلاخ چٹانیں پھیلی ہوئی ہیں۔ ایسا معلوم ہوا جیسے دُختوں سے بھرے ہوئے چھوٹے چھوٹے جزیرے ساحل سمندر پر پرہ دے رہے ہیں لیکن میں تو براقیانوس کے تقریباً وسط میں ہوں۔ کہہ اسنی کا نزدیک ترین کدہ میرے مقام سے ایک ہزار میل سے کم دُور نہ ہو گا۔ میں نے اپنا سر خوب جھٹکا اور چہرہ بہر نظر ڈالی۔ اب مجھے یقین ہو چکا تھا کہ میں جاگ رہا ہوں لیکن ساحل سمندر کی کبیر اپنی جگہ پر قائم ہے۔ مجھے معلوم تھا کہ وسط اقیانوس



میں کوئی قطعہ زمین نہیں، شمال میں گرین لینڈ اور آئس لینڈ کے درمیان کوئی مڑ  
 خشکی نہیں اور جنوب میں بہت دور جزائر آئیزورز واقع ہیں۔ . . . . نہیں  
 نہیں یہ یقیناً مرابہ ہے اور دھند کے بزمیوں کی شکل میں سمندر پر زمین بن  
 بن کر ابھر رہی ہے۔ یہ جزائر میرے تخیل کی پُرکاری کا نتیجہ ہیں اور ایک بے رحم  
 دھوکا، کیا گزشتہ رات طوفانی ہوا مجھے ساحل یورپ کی طرف اس تیزی سے  
 دھکیل کر لے آئی کہ میں آئر لینڈ کے پاس سے گزر رہا ہوں۔ مجھے ایک جزیرہ  
 اپنے راستے پر نظر آیا۔ یہ جزیرہ بھی درختوں اور پہاڑیوں سے جھاڑا تھا، جن  
 جوں میں اس کی طرف پرواز کرتا گیا، درخت اور پہاڑیاں دھند کے درمیان  
 شگافوں میں تبدیل ہو گئیں اور ساحل کی ریت دھند کے جھونکے بن کر اڑ گئی  
 جوں جوں سورج بند ہوتا گیا، بادل راستے سے ہٹتے گئے، افق کی دھوا  
 اب زیادہ تیز اور چمکدار ہو گئی میں نے سوچا کہ اب مجھے اپنے کام میں  
 مصروف ہو جانا چاہیے۔ صبح مائستہ ستین کرنے میں زیادہ کوتاہی نہیں کرنی  
 چاہیے، بے پرواہی کا ہر لمحہ میری پرواز کے خطرات میں اضافہ کر رہا ہے۔  
 اور میرے نفس کی کوتاہی کی بدولت ایک اچھے ہوا باز کے نام پر بڑے بگڑا ہوا  
 ہے۔ مجھے شرمندگی محسوس ہوئی۔ تھکاوٹ اور سخت کام انسانی کردار کا ہتھیار  
 لیتے ہیں۔ میں نے محسوس کیا کہ میں اس امتحان میں ناکام رہا ہوں۔ میں  
 خواب آور حالت میں پرواز کر رہا ہوں۔ ابھی چند گھنٹے قبل میرا جہاز



صحیح راستے پر پرواز کر رہا تھا۔

میرے جہم کی نائنو طاقت اب بالکل ختم ہو چکی ہے۔ پرواز کے تیشے گھٹتے ختم ہو چکے ہیں، روزنامے کے اندراجات کا سلسلہ منقطع ہو چکا ہے۔ اس لیے مزید اندراجات کا اب کوئی نائدہ نہیں ہے۔ میں ۲۳۰۰ میل پرواز کر چکا ہوں اور پیرکس اب تیرہ سو میل رہ گیا ہے۔ جزیرہ سینٹ جان پہنچ کر میں نے قطب نما کی سوئی ۵ درجے آگے کر دی تھی۔ تاکہ اپنے نقشے کے تعین کردہ راستے کے مطابق صحیح طور پر شمالی سمت پر پرواز کرتا رہوں۔ میرا خیال تھا کہ ان ۵ درجوں کی تبدیلی اب تک مجھے اپنے راستے پر سے آئی ہوگی میں نے قطب نما کی سوئی کو ایک بار پھر بدلتا اعداد مزید ۳ درجے راستہ کو تبدیل کرنے کی غرض سے بڑھا دئے۔ لیکن پھر خیال آیا کہ اعداد و جہات بھی ہیں اور ان کا خیال بھی لازمی ہوگا۔

جہاز کا رفتار پیمانہ ۹۰ میل فی گھنٹہ سے کچھ زیادہ دکھا رہا ہے۔ اگر محافظ ہوا نے میری رفتار میں ۳۰ میل کا اضافہ کر دیا ہو تو نیوٹاؤنڈ لینڈ سے یہاں تک ہر سو میل فی گھنٹہ کی رفتار میں ۲۰ میل کا اضافہ کیا جاسکتا ہے۔ میں نے نیوٹاؤنڈ لینڈ کب چھوڑا؟ سوچتے سوچتے میں خود ہی ان ہندسوں کے پکرے گھبرا گیا جزیرہ سینٹ جان نیویارک سے سوا گیارہ گھنٹوں کا راستہ ہے اعداد مجھے نیویارک چھوڑے ۲۳ گھنٹے ہو چکے ہیں۔ ۲۳ میں سے اگر گیارہ کو تفریق کر دیا جائے ... اور گیارہ دو ہوئے باقیس ... گیارہ اعداد بارہ ہوئے تیش ... تیشیں! آخر اس تیش کی کیا ضرورت ہے؟ میں اس عدد کو کیا کر دوں گا؟ اس کا کون سا

استعمال میرے لیے مفید ہے، چند منٹوں کے بعد میں پھر اسی قسم کا حساب کرتا چلا  
گا۔۔۔۔۔ اب تو کچھ سمجھ میں نہیں آ رہا۔۔۔۔۔ شاید کچھ دیر بعد دماغ صاف ہو جائے  
اور میں پھر سمجھنے لگوں۔۔۔۔۔ آخر تینیس کی تلاش میں کوئی بات ہوگی۔ جواب مجھے  
ملتی نہیں مجھے کچھ دیر کے لیے اپنے دماغ کو آرام دینا پڑے،  
لنڈ برگ نیند کی حالت میں تمہارا دماغ دوسروں کی نسبت بہتر کام  
کرتا ہے۔

میری یونیورسٹی کے استاد مسٹر لورڈ کے الفاظ میرے کانوں میں گونجنے  
لگے۔ مجھے اپنے زمانہ کالج کے وہ دن یاد آ گئے جب میں انجینیئرنگ کی  
تعلیم رہا تھا۔

لیکن تمہارے حساب کو کیا ہو گیا ہے؟  
لنڈ برگ! تمہارے مضامین سب اچھے ہیں لیکن قواعد اور نتیجے تہہ  
بس کا روگ نہیں معلوم ہوتے۔

میرا انگریزی کا استاد مسٹر برانس میرے سامنے بیٹھا کہہ رہا تھا۔ اس وقت  
میں سوچا تھا کہ میں انگریزی کی جگہ انجینیئرنگ پر زیادہ زور دوں گا۔ میرا خیال تھا  
کہ اس طرح میں اپنے نتیجے کی اوسط کو خطرے کی حد سے بچا سکوں گا۔ ہو سکتا  
ہے کہ اگر میں اچھا طالب علم ہوتا تو آج یہ سمجھ سکتا کہ ۲۲ گھنٹے کا جو عدد نکلتا  
ہے اس سے مجھے کیا کام لینا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ یہ سب سزا زمانہ طالب علمی

میں محنت نہ کرنے اور لاطینی، شاعری اور طبیعیاتی اصول یاد نہ کرنے کی وجہ سے مل رہی ہو۔ شاید ۲۲ کا ہر پیرس پہنچنے کی کلید ہو اور میں اس کے استعمال سے ناواقف ہوں۔ میں اس لیے قیل ہو گیا کہ لا = ۲۲ کے سوال کو حل نہ کر سکا۔۔۔۔۔  
نتیجہ۔۔۔۔۔ جہاز کے پرواز کو ۱۵ درجے۔۔۔۔۔ درست کرنا پڑا

سیری زندگی میں صرف ایک استثنائی قسم کا واقعہ پیش آیا تھا۔ وہ ٹیکساس کے فوجی سکول میں ہوا بازی کے امتحان کا نتیجہ تھا۔ میں اس امتحان میں اول رہا تھا! شاید اس لیے کہ اتنی محنت میں نے پہلے کبھی نہ کی تھی۔ ہوا بازی کے۔۔۔۔۔ شہر۔۔۔۔۔ تعلیم پرانے کے لیے ایک نگرانی پروانہ راہناری کا درجہ رکھتے ہیں۔ ان شہر دوں کو حاصل کرنے کے بعد ہوا باز کو ہر قسم کا جہاز اٹانے کا حق مل جاتا ہے۔ اور اسے لینڈ لائسنس کے اعزازی نشانات پہننے کا حق بھی حاصل ہو جاتا ہے۔

اب ذرا پھر حساب کرنا چاہیے، میں نے کل شام سات بج کر بیس منٹ پر جزیرہ سینٹ جان پر سے پرواز کی، اس وقت گھڑی سات بج کر بیس منٹ جمع کا وقت بتا رہی ہے۔ یہ فائنل لینڈ چھوڑے اب بارہ گھنٹے گند چکے ہیں سو میل فی گھنٹہ کی رفتار کے حساب سے اب مجھے ساحل انٹر لینڈ سے سات سو میل سے بھی کم دور ہونا چاہیے۔ لیکن موافق ہوا کی رفتار خلاصہ اُمید طور پر دو گنتی رہی ہے اور رفتار بھی تیز ہے۔ فرض کیا کہ جزیرہ سینٹ جان چھوڑنے کے بعد میں ایک سو بیس میل فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑتا رہا ہوں۔ تو بارہ گھنٹوں میں مجھے ۴۰۰ میل پرواز کر لینی

چاہیے۔ نیوفاؤنڈ لینڈ سے آئیر لینڈ کا ساحل ۱۸۶۰ میل دُور ہے۔ ۱۸۶۰۰ میں سے ۰۔۰۰۰ میل کو تفریق کر دیا جائے تو ۰۰۰ میل باقی رہ جاتا ہے۔ اس لیے ہو سکتا ہے کہ آئیر لینڈ کا ساحل فقط ۰۰۰ میل دُور ہی ہو۔

ہو سکتا ہے کہ ساحل آئیر لینڈ ۰۰۰ میل سے بھی قریب ہو شاید گزشتہ سات ہوا ساٹھ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی رہی ہو اور میں تمام سات ۵۰ میل اور اس کے بعد ۲۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے پرواز کرتا رہا ہوں۔۔۔۔۔ نہیں۔۔۔۔۔ یہ محض خام خیالی ہے۔۔۔۔۔ ایسے خیالی پلاؤں سے یہ سوال حل نہیں ہو سکتا اور پھر کسی اور ہندسوں کے چکر میں میں پھنسا بھی نہیں چاہتا۔ بہتر ہے کہ ہمارے اس قدر مہربانی پر میں زیادہ بھروسہ نہ کروں۔ مجھے اپنے اصلی اندازہ کے مطابق ۱۰۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار ہی سے اپنے راستہ کا حساب کرنا چاہیے۔ مجھے اس مایوسی کا سامنا کرنے کے لیے بھی تیار رہنا چاہیے جو میرے حساب کردہ وقت معینہ پر ساحل آئیر لینڈ پر نہ پہنچنے کی صورت میں ظاہر ہوگی۔ بہتر ہے کہ اُمید اور معافی ہواؤں پر ہمیں زیادہ بھروسہ نہ کرنا چاہیے۔

لیکن بادِ مخالف اور بارش کے طوفانوں کے گرد پرواز اور راستے سے ہٹ ہٹ کر اُڑنے کی توضیح کیے کی جا سکتی ہے؟ یہ ایک دوسرا مسئلہ ہے میں تھوڑی دیر آرام کرنے کے بعد اس کا حل معلوم کروں گا۔





## باب ہم

دیر فاذ کائن دوسرا دن ہے اور پیرس بھی ایک ہزار میل دور ہے۔ کیا  
ایک تھکا ہارا ہوا باز ایک رات اور زندہ رہ سکتا ہے؟ پھر مجھے زمین  
کے آثار نظر آئے..... یہ سراب تو نہیں تھا.....  
ایک اور سراب.....

ابھی تک بھرے ہوئے بادل میرے جہاز کے اوپر اڑتے پھر دے تھے  
ان بادلوں کا سایہ اور سورج کی شعاعیں کبھی کبھی میرے جہاز پر بھی اڑتیں مگر رفتہ  
رفتہ فضا صاف ہوتی گئی۔ پھر یہ بعد سمندر وہ تک نظر آنے لگا۔ اب سورج  
نے اپنا سکہ اچھی طرح جمایا اور چمکتا ہوا سمندر تا حد نگاہ میرے سامنے پھیل گیا  
وہ ایک بے کنار دیگستان کی طرح میری آنکھوں کو چنڈھیا نے لگا۔  
دن کی روشنی اب پوری طرح نمایاں ہو چکی تھی، مجھے اُمید تھی کہ میرا جسم

بھی اب تازہ ہو جائے گا اور مجھے اپنے حواس پر پورا قابو ہو جانے کا، مگر نیند کا غلبہ صبح کی طرح بدستور ایک کابوس بن کر مجھ پر سوار تھا۔ میں نے محسوس کیا کہ مجھ میں کچھ نہ کچھ نقص ضرور ہے! ہو گیا ہے میری آنکھیں کافی عرصے تک بند ہو جاتیں اور میں انتہائی ذہنی کوشش کے باوجود انہیں نہ کھول سکتا۔ گویا میرے پپوں کے پٹھے اور اعصاب میرے اختیار میں نہ رہے تھے۔ میں بیداری کی حالت میں خواب دیکھ لیتا اور محض اندھا دھند جہاز کو اڑاتے بیٹھا جاتا! غیرے دماغ میں وہ رہ کر یہ خیال آتا کہ میں مجتہد پر کیوں غائب نہیں آسکتا میرا ذہن راستہ معلوم کرنے کے مسائل حل کرنے سے عاجز تھا۔ اس وقت میں شمالی اوقیانوس کے وسط سے کچھ اُدھر پرواز کر رہا تھا، پرواز کی دوسری صبح تقریباً تقریباً گزر چکی تھی۔ میں پہلے پہر کی آخری حد پر تھا۔ لیکن ابھی تک مجھے اپنی جغرافیائی پوزیشن اندازہ نہیں ہو سکا تھا، یہ قطب نما مجھے کہاں لیے جا رہا ہے؟ ہو سکتا ہے کہ میرے آف سینٹ لوئس نقشے پر بنائے ہوئے میرے عظیم دائرہ کے راستہ سے کئیڑوں میل دور ہٹ چکا ہو:

مجھے ڈر ہوا کہ میں وقت اور پٹرول دونوں ضائع کر رہا ہوں، کیونکہ ہوا اور پٹرول لانے والا آلہ صرف اندازاً ہی کام کر رہا ہے! کیا میں واقعی اتنا کمزور ہو چکا ہوں کہ میں زیادہ عرصہ تک اپنے قوی جہانی کورتا بو میں لا کر جہاز کا تیار راستہ متعین نہیں کر سکتا؟ کیا یہ نیم خوابی کی گھڑیاں، جہاز کو پیرس سے جانے کی نسبت زیادہ اہم ہو چکی ہیں۔ میری قوت ارادی نے جواب دیا کہ مجھے ہوشیار ہو جانا چاہیے اور اپنے تمام قوی کو یکجا کر کے اس سلسلے میں ایک آخری فیصلہ کر لینا چاہیے۔ میں نے

اپنے گلے پر زور سے مکتا مارا، لیکن مجھے مطلقاً کوئی درد نہ ہوتی! اب کہ میں نے ایک اور بہت زور کا مکتا اپنے جسم پر مارا، لیکن جسم سے بھی درد یا تکلیف یا احساس کوئی ردِ عمل نہ پیدا ہوا۔ دراصل تھکاوٹ سے میرا جسم سوچکا تھا۔ مزید کوشش بے کار تھی..... میں نے ہامان لی.....

لیکن!..... پیرس ابھی ایک ہزار میل دور ہے! اگر واقعی میں اپنے آپ میں اتنی دماغی توانائی نہیں پاتا کہ صحیح راستہ ڈھونڈھ نکالوں تو مجھے ساحل یورپ تک پہنچنے، ساحل کو دھند کے لباس میں مستور دیکھ کر ایک اور راستہ بادلوں پر چڑھ کر کاٹنے اور محض تین گھنٹے کے لیے پرواز کرنے کے لیے قیام ہو جانا چاہیے..... ایک اور رات! ۱۲ گھنٹے!.....

میں اس نئی مصیبت کو کیسے برداشت کر سکوں گا، جب کہ میرا جسم و دماغ و دلوں شل ہو چکے ہیں، اور جب کہ نہ میرا ذہن بیدار ہے اور نہ میرا جسم میرے قابو میں ہے! لیکن بصورتِ ناکامی میرے لیے کیا چارہ ہے!

اس کے سوا اور کوئی چارہ نظر نہ آیا کہ میں موت کے لیے تیار ہو جاؤں! اب مجھے محسوس ہونے لگا کہ میری اپنی زندگی بھی خطرے میں ہے، شاید شدید خطرے میں! دماغ کے دھندلوں میں غور کرنے کے بعد مجھے یقین ہو گیا کہ اگر اس وقت میں شکست کھا گیا تو یقیناً میرا شمار ان جن ٹھوتوں میں ہو جائے گا جو میری نشگاہ میں میرے ساتھ ہم سفر تھے۔ ان کو میرے جہاز میں آنے ہوئے اب دو گھنٹے ہو چکے تھے۔ بیخیالی صحت میں اب میرے جہاز کے اگلے حصے پر جمع ہو رہی تھیں۔ ان کی اندلیں انسا نوں کی آوازوں سے ملتی جلتی تھیں اور وہ مجھے بار بار ہدایات دے رہی تھیں!

شاید یہ آوازیں مجھے کسی اور ہی دنیا کے پنیات پہنچانے آئی تھیں !  
 میں نے اپنے پاؤں اور ٹانگوں کو سر دڑا ، اپنی چھاتی اور پیٹ کے پھوٹوں کو  
 زور زور سے دبایا ، پاؤں کو جہاز کے فرش پر زور زور سے جھکا ، اپنے جسم  
 کو بیٹھے بیٹھے اپنی کرسی پر سے اٹھانے کی کوشش کی ، جہاز کی تحریک کل ، یعنی  
 چھڑی کو پورے زور سے جھینپا ، تاکہ ہوا بازی کی پیٹی پر زور پڑے اور پھر اسے زور  
 سے ٹھکادیا تاکہ اپنی جگہ پر مضبوطی سے جما رہوں ، میں نے ارادہ کیا کہ میں غیند کے  
 تاروں کو جو ایک ٹکڑی کے جالے کی طرح مجھے ہر طرف سے گھیرے ہوئے تھے  
 توڑ دوں گا ۔ لیکن مجھے اس وقت سانس لینے کے لیے ہوا کی ضرورت تھی ۔ .. تنہا  
 آلات معلوم نہیں کیا دکھارہا تھا اور میں ہندسوں کو دیکھ رہا تھا مگر میرا دماغ انہیں سمجھنے  
 سے قاصر تھا ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ میں ایک طرف کو جھکا اور اپنے چکر کھاتے ہوئے سر کو ٹکڑی  
 سے باہر نکالا ، مجھے یہ بھی معلوم نہیں تھا کہ جہاز ملندی کی طرف جارہا ہے یا پستی کی  
 طرف اُل ہے ۔ متوازن پرواز کا تمام احساس میرے ذہن سے بالکل غائب ہو  
 چکا تھا ۔ میں یہ بھی فیصلہ نہیں کر سکتا تھا کہ چھڑی کو آگے کر دوں یا اپنی طرف کھینچوں  
 نہیں اتنا زیادہ نہیں ! چکر لگاؤں ! جہاز کو ایسے زاویہ پر اڑاؤں جہاں وہ رکنا  
 رکنا رہ جائے ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ مگر نہیں ! ذرا ٹہر جاؤں تو بہتر ہے ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ دیکھتے ہی  
 دیکھتے افق میری نظروں سے ادھل ہو گیا ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ میری آنکھیں منہ گئیں ۔ ۔ ۔ ۔ ۔  
 مگر میری پرواز جاری رہی !

ہمارے ایک تازہ جھونکے نے میری آنکھیں کھول دیں اور میرے چھپڑوں  
 کو ہوا سے بھر دیا ۔ کیا میں اپنے شور کو برقرار رکھ سکتا ہوں اب میں سطح سمندر

کے بہت قریب پرواز کر رہا تھا، اس لیے میں نے خوب گہرے سانس لیے، تاہم میرے پچھڑے کوئی ٹکڑا رقبہ تو تھے نہیں کہ ہمالیتا چلا جاتا، یہ کوشش بھی ختم ہو گئی.... دیکھتے ہی دیکھتے.... سمندر آسمان جہاز.... اس کے آلات غرض کہ سب چیزیں تائی کی میں تحلیل ہو گئیں.....

اے میرے خدا مجھے طاقت دے !

سمندر ایک بار پھر سبز اور آسمان گہرا نیلا ہو رہا تھا، جہاز کے آلات مجھے گھور سے دیکھتے اور ان پر تحریر شدہ ہندسے میری نظروں میں جھے ہونے لگے۔ مجھے غمخس ہوا کہ میں ایک ابدی غار میں ٹنگ رہا ہوں..... اپنی انگلیوں کے سہارے.... ایک چٹان کے ساتھ.... لیکن.... لیکن میری انگلیوں میں طاقت نمود کر رہی تھی اب میرے ہاتھوں نے چٹان کو مضبوطی سے پکڑ لیا، اب میں اپنی کھانسی کے سہارے اُپر اُٹھنے لگا ہوں، اب میرا اُپر کا دھڑا آہستہ آہستہ چٹان کے اُپر چھینچ آیا ہے.... اب چٹان کے اُپر رینگ رہا ہوں.... غالباً میرا شعور واپس لوٹ رہا تھا....

میں نے غمخس کیا کہ پیرٹ آف سینٹ لوئس آہستہ آہستہ اُپر اُٹھ رہا ہے میں نے پھڑکی کو آٹے کی طرف دبایا، تپور پر سے پاؤں اُٹھالے، تاکہ جہاز دھڑا دھڑا بند کر دے، اپنے سر کو باہر رکھا تاکہ لمبے سانس لے کر دماغ پر سے تھکاوٹ کی دُھند کو دُکروں۔ خدا خدا کر کے میرے منتشر جواس یک جا ہونے شروع ہوئے، آخر کار مجھے محسوس ہوا کہ میں نے نیند کے طلسم کو توڑ دیا ہے۔ موت کے جیانا تک منظر نے میری جہانی طاقت کے آخری ذخائر کو ٹیک جا کیا،



میں نے ایسا محسوس کیا کہ میں ایک شدید قسم کی بیماری کے بعد صحت یاب ہو رہا ہوں۔ میں اب نہایت سکون سے بیٹھا ہوا کھڑکی سے باہر دیکھ رہا ہوں اور رفتہ رفتہ نیند پر میری فتح اور جسمانی طاقت کی بحالی کا یقین دونوں محکم ہوتے گئے۔ دیکھا کہ مندر بہت خوبصورت ہے اور آسمان نہایت صاف اور سورج ایک بے مثال چراغ! ہر طرف روشنی ہی روشنی تھی! یہ لمحہ بہت حسین تھا! مستقبل میں خواہ کچھ ہی ہو لیکن زندگی کا یہ لمحہ میرے لیے بہت درخشندہ، بہت پُرکلفت اور بہت پیارا تھا! میں نے اپنی خبر فانی پوزیشن کا اندازہ لگانے کی طرف اپنی توجہ مبذول کی۔ اب یہ مسئلہ میرے لیے لائحہ عمل نہ تھا، میں نے دیکھا کہ میں سمندر کا بیشتر حصہ پیچھے چھوڑ آیا ہوں، میرے سامنے اک فوری مسئلہ اب انٹر لینڈ کا صحیح راستہ پکڑنے کا تھا کیونکہ سمندر عبور کرنے کے بعد مجھے اسی سرزمین میں پہنچنے کی توقع تھی۔ جہاز کی ٹنکیوں میں ابھی کافی پٹرول باقی تھا اور جہاز یا اس کے انجن میں خرابی کے کوئی آثار نمایاں نہ تھے۔ مختلف آلات کی سونیاں اپنی اپنی جگہوں پر قائم اپنا کام کر رہی تھیں۔ اب میں دراصل بالکل بیدار ہو چکا تھا۔ اس وقت دوپہر کا عمل تھا۔ مجھے پھر یقین چھنے لگا کہ اس جہم میں میں ضرور کامیاب ہو جاؤں گا اور یورپ تک صحیح و سالم پہنچ کر لاہور سے گئے ہوائی منظر پر ضرور اتر دوں گا! میں نے گھڑی پر منٹوں کے نشانات پر نظر دوڑائی۔ . . . . سات بج چکے۔ . . . . سات اکاون۔ . . . . سات باون۔ . . . . نیویارک کے وقت کے مطابق مجھے پودنا

شروع مکے پورا ایک دن گزر چکا تھا۔ کل اسی وقت میں جزیرہ لانگ کے ہوائی مستقر پر سیلفیوں کے تاروں کو جوڑ کر رہا تھا۔

اب مجھے روزنامہ پڑ کر نا چاہیے۔ لیکن نہیں راستے کا قیمن کرنا زیادہ ضروری ہے۔ میں اپنی تمام تجویزیں ذہن پر ہی طرح صاف ہو جانے کے بعد تیار کر دوں گا۔ مجھے یہ قوی خیال تھا کہ کل شام سینٹ جان چھوڑنے کے بعد میں نے جہاز کو جنوبی سمت پر ڈال دیا تھا۔ اس وقت بھی میں اپنے غلطی دائرے کے راستے سے ۹۰ میل جنوب کی طرف تھا۔ لیکن اپنے راستے سے ہٹ کر سینٹ جان پر پرواز کرنے سے جو فرق پیدا ہو سکتا ہے ان حالات میں مجھے خیال آیا کہ مجھے ان چیزوں کو بھول جانا چاہیے۔ میں نے اپنے نقشوں کے مختلف ٹکڑوں کو اپنے گھٹنوں پر بچھایا اور جہاز کے جنوبی سمت پھر جانے کے مسئلہ کا بیس طرح پر جائزہ لیا۔

میں نے سب سے پہلے گزشتہ رات لمفانوں سے بچنے کے لیے جہاز کو اصل راستے سے ہٹانے کے متعلق فہم کیا۔ اکثر اوقات میں ان لمفانوں سے بچنے کے لیے پندرہ بیس درجے جنوب کی طرف پھرتا تھا۔ چاند نکلنے کے بعد میں کئی بار شمالی سمت پھرتا کہ بار بار جنوبی سمت مڑنے کا ارادہ ہو سکے۔ غالباً میں اپنے راستے سے پچیس اور پچاس میل کے درمیان ہٹ کر اڑتا رہا ہوں۔

دوسری چیز جس پر مجھے غور کرنا ہے اس کا تعلق مغناطیسی لمفانوں کی وجہ سے میوے قطب ناک سوئی کا بار بار اپنی جگہ سے ہٹ جانے سے تھا۔ یہ سوئی جتنی

ایک طرف جھک جاتی تھی، اتنی ہی دوسری جانب اس چیز کو میں نے ایک نامعلوم سفر کے طور پر ذہن میں رکھ لیا۔ یعنی اپنے سوال میں اسے لاکھ حیثیت دی۔ بعض اوقات میں ستاروں کی مدد سے بھی راستہ معلوم کرتا رہا۔ لیکن ستارے اپنی گردش کے سبب ہوا باز کو جنوب کی طرف جانے کی ہدایت کر دیتے ہیں، اس عنصر کے پیش نظر مجھے حساب کرتے وقت اپنے راستے سے مزید دس میل، یا بیس میل جنوبی سمت ہٹ جانے کے امکان کو بھی نظر انداز نہیں کرنا چاہیے۔

چوتھا عنصر کل رات اور آج صبح کی ہوا کی نامعلوم سمت اور تندی سے متعلق تھا۔ میرے لیے یہ اُمید کرنے کی کافی وجوہات تھیں کہ گذشتہ رات بادلوں کے اوپر پرواز کے دوران میں ایک موافق ہوا میری مدد ضروری کرتی رہی۔ لیکن ہو سکتا ہے کہ اس ہوا نے مجھے کئی میل جنوب کی طرف دھکیل دیا ہو۔ چونکہ یہ بات بھی معلوم کرنے کا کوئی فائدہ نہیں اس لئے اسے بھی قدیم نامعلوم سمجھنا چاہیے،

اب مجھے ان عناصر پر غور کرنا چاہیے جو میرے جہاز کو اصل راستے سے ہٹا کر شمالی سمت ڈالنے میں مدد رہے۔ گذشتہ سات غنٹوں سے میں نے قطب نما کی سوئی کو نہیں بدلاتھا۔ حالانکہ اپنے عظیم دائرے کے راستے پر صحیح پرواز کرنے کے لیے قطب نما کی سوئی کو ہر گھنٹے کے بعد بدانا ضروری تھا۔ میں نے سوچا کہ اس بے توجہی کی وجہ سے میں پانچ دس میل شمالی سمت ہٹ چکا ہوں گا۔ اسی قسم کی غلطی میری کئی گھنٹے کی سست اور غلط پرواز سے بھی ہوئی ہوگی۔ بعض اوقات میں دو یا تین درجے، بعض اوقات ۱۰ درجے اور بعض اوقات تقریباً ۲۵ درجے اپنے راستے سے ہٹ جاتا تھا۔ ارضی قطب نما کی سوئی عموماً اپنے مرکز سے

بائیں طرف جھکی رہی، میرے اندازے کے مطابق اس سے ۲۵ سے ۵۰ میل تک  
فطری واقع ہو سکتی تھی !

مختصر یہ کہ میرے حساب کے مطابق صحیح راستے سے جنوبی سمت ہٹ  
جانے میں ۲۵ سے ۵۰ میل اور شمالی سمت ہٹ جانے میں ۲۵ سے ۴۰ میل تک  
کی فطری واقع ہو چکی ہوگی۔ لاکھ کی اب دو نامعلوم قدریں ان فطریوں کے علاوہ تھیں  
ان دونوں قدروں کو زیادہ سے زیادہ اہمیت دینے سے میں صحیح راستے سے  
شمالی یا جنوبی سمت اپنی صحیح جغرافیائی پوزیشن معلوم کر سکتا تھا۔

فرض کیا کہ اگر گزشتہ رات اور آج صبح کی نامعلوم ہوا پچاس میل فی گھنٹہ  
کی رفتار سے شمالی سمت سے چلتی رہتی ہو تو سات گھنٹوں کی پرواز کے بعد میں  
اپنے راستے سے ۲۵۰ میل جنوب کی سمت ہٹ گیا ہوں گا۔ اس مد میں طوفان  
کے گرد چٹک کاٹنے اور ستاروں کی مدد سے پرواز کرنے سے جو غلطیاں واقع  
ہوئیں ان کے لیے اگر ۵۰ میل اور جمع کر لیے جائیں تو یہ ۳۰۰ میل بن جاتے  
ہیں۔ قطب نما کی خرابی کے لیے اگر ۵۰ میل مزید جمع کئے جائیں تو کل ۳۵۰ میل  
بن جاتے ہیں، ۳۵۰ میل میں سے اگر ۲۵ میل قطب نما کی سوئی کے ادھر ادھر  
ہل جانے کے نکال دیئے جائیں تو ۳۲۵ میل باقی رہ جاتے ہیں۔ ان تمام چیزوں  
کے علاوہ مجھے اس چیز کا بھی خیال رکھنا چاہیے کہ میں جہاز کو اپنے عظیم دائرے  
کے راستے پر رکھنے کے لیے ۵ میل شمالی سمت پر پرواز کرتا رہا ہوں۔ ان سب  
چیزوں کو پیش نظر رکھنے کے بعد میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ میں اپنے اصل راستے  
سے غالباً ۳۰۰ میل جنوبی سمت ہٹ گیا ہوں گا۔

میں نے اپنے نقشے پر نظر دوڑائی، ۴۴۵ میل مجھے ساحل سے دُور ہٹا رہے تھے۔ اگر میں واقعی اتنے فاصلے پر ہوں اور اسی طرح اپنے موجودہ رستے پر قائم رہوں تو میں خلیج بلکے کے قریب ساحل یورپ کو ہاتھ لگاؤں گا۔ . . . . یعنی غروب آفتاب کے بعد۔ . . . . اگر بادلوں نے پانڈ کو چھپایا اور میں ساحلی نشانات یا کسی شہر کو نہ پہچان سکا تو مجھے انجن کی رفتار کم کر کے تمام رات بیدار رہنا پڑے گا۔ اور دوسری صبح کا انتظار کرنا پڑے گا۔ ہو سکتا ہے کہ اس کے بعد میرے جہاز میں پیرس تک پہنچنے کے لیے بھی ٹرول نہ رہے!

ہو سکتا ہے کہ مجھے ۲۰ درجے شمالی سمت مڑنا پڑے۔ اگر یہی بہتر ٹھہرا تو شاید میں اپنے راستے سے کافی دور ہٹ کر آئرلینڈ کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔ اگر میں شام سے پہلے کسی خطہ زمین پر پہنچ گیا تو اپنی جغرافیائی حیثیت متین کرنے کے علاوہ لا بد ڈسے کے ہوائی مستقر کا دستہ بھی متعین کر لوں گا۔

لیکن یہ بھی ہو سکتا ہے کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس پہلے ہی اپنے راستے سے شمالی سمت پر واز کر رہا ہو۔ فرض کیا کہ گزشتہ رات ہوا پچاس میل فی گھنٹہ کی رفتار سے جنوبی سمت چلتی رہی۔ رات گھنٹوں میں ہوا کی وجہ سے میں ۲۵۰ میل شمالی سمت ہٹ گیا ہوں۔ ۵۰ میل قطب نما کی سوئی کے غیر متوازن رہنے کے ۵۰ میل قطب نما کے جھٹکے کھانے کے اور ۱۰ میل صحیح وقت پر راستہ نہ ملنے



کے بالکل مجموعہ ہوا۔ ۴۶ میل۔ اس میں سے اگر ۲۵ میل طوفانوں کے گرد چکر کاٹنے کے اور دس میل ستاروں کی مدد سے راستہ معلوم کرنے کے تفریق کر لیے جائیں تو ۲۵ میل بچتے ہیں۔

اگر میں واقعی اپنے راستے سے آنا ناصد شمالی جانب ہٹ گیا ہوں تو میں ضرور آئرلینڈ پہنچ جاؤں گا۔ اگر میں اپنے متعین کردہ راستے سے ۲۰ دسے اس مغروصے پر کہ میں بہت کافی جنوب کی سمت ہٹ چکا ہوں نہ ہا کر میں تو شاید میں جزائر برطانیہ کے اوپر پہنچ ہی نہ سکوں۔ اس صورت میں میل جہاز ناروے کے دھند آلود ساحل پر جانکلے گا۔

شمالی سمت کی ہوا۔۔۔۔۔ جنوبی سمت کی ہوا۔۔۔۔۔ لیکن اسی کے علاوہ اور بھی کئی امکانات ہو سکتے ہیں، فرض کیا کہ گذشتہ رات میں باد مغرب میں پرانا کرتا رہا۔ یعنی مشرقی سمت کی پچاس میل فی گھنٹہ کی رفتار کی ہوا میں ایسی ہوا نے میرے جہاز کی رفتار کو یقیناً کم کر دیا ہو گا۔ اس صورت میں مجھے آئرلینڈ سے تقریباً ایک ہزار میل دور ہونا چاہیے۔ اب میں اگر قطب نام کے بتائے ہوئے راستے میں ۲۵ درجوں کی تبدیلی کروں تو میں گلاسگو پہنچ جاؤں گا۔

فرض کیا۔۔۔۔۔ اور پھر اگر تائید اچھی شامل حال ہو تو سمجھی کچھ ہو سکتا ہے۔۔۔ یعنی واقعی اگر ہوا میرے موافق رہی ہو اور اس کی رفتار ۵ میل فی گھنٹہ قریب قریب مجھے آئرلینڈ سے ۲۰ میل دور ہونا چاہیے۔ اس صورت میں

جہاز کو شمالی سمت لے جانے کی ضرورت نہ تھی۔ کیونکہ اپنے مقصد کو وہ راستے سے جنوبی سمت ہٹ جانے کے باوجود بھی مجھے اُنید تھی رات سے پہلے ہی میں ساحل فرانس پر پہنچ جاؤں۔

اس وقت شمالی سمت مڑنے کے خلاف تین باتیں تھیں اور اس کے حق میں صرف ایک بات تھی۔ ان حالات میں میرے لیے یہی بہتر تھا کہ سان دیگو میں بنائے ہوئے راستے کے ابتدائی نقشے پر قائم رہوں۔ یہ نقشہ میں نے اس وقت بنایا تھا جب میرا جہاز زیر تعمیر تھا۔ اس وقت میں نے نقشوں کو اپنے سامنے رکھ کر یہ فیصلہ کیا تھا کہ میں قطب نما کے بتائے ہوئے راستے کو صرف جانے پہچانے اور نہایت ہی امکانی حالات کے پیش نظر اور سمندر کا بیشتر حصہ عبور کر لینے کے بعد ہی بدلوں گا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اپنی جغرافیائی پوزیشن، آئر لینڈ کے مغربی ساحل کو کاٹنے والی سمت الٹا اس کے مشرق کی طرف متعین کرنے کے بعد زمین کی تلاش کرنی چاہیے۔ اگر اس صورت میں مجھے کوئی زمین نظر نہ آئی تو میں قطب نما کی سونے کو تیس گھنٹے اپنے راستے سے پیچھے کروں گا۔ مجھے یقین تھا کہ اس طرح ہوا کی سمت کی پیدا کئے بغیر یا اپنے راستے میں نقص واقع ہونے کے باوجود میں آئر لینڈ یا انگلستان یا فرانس کے شمالی ساحل کے کسی نہ کسی حصہ پر ضرور پہنچ جاؤں گا۔

میں نے سوچا کہ نیو فاؤنڈ لینڈ بھیڑنے کے بعد مجھے اپنی رفتار کا اندازہ ۱۲۰

میل فی گھنٹہ کے حساب سے کرنا چاہیے۔ فرض کیا کہ میں نے ایک گھنٹہ طوفانوں کے گرد چکر کاٹنے، قطب نامہ کے جھکوں اور پرواز کی دیگر غلطیوں پر ضائع کیا ہے۔ اس صورت میں مجھے آئر لینڈ سے ۲۵ میل دور ہونا چاہیے۔ اگر یہ ہو تو اصل راستے سے شمالی یا جنوبی سمت ہٹنے سے جو غلطیاں واقع ہوئی ہوں وہ درست ہو سکتی ہیں۔ علاوہ بریں ان میں اتنا فرق بھی نہیں تھا کہ میں اپنے جہاز کو متعین کردہ راستے سے ہٹاتا۔

اب میں نے جہاز کی پرواز پر باد مخالف کے اثرات کا اندازہ لگانا شروع کیا۔ میں نے سمندر کی لہروں کی طرف دیکھا۔ لہریں میرے راستے کے متوازی اٹھ رہی تھیں۔ ان کی رفتار تقریباً ۲۰ میل فی گھنٹہ دکھائی دیتی تھی۔ میرے نقشے پر بنائے ہوئے راستے کے مطابق اوڈا سٹر لینڈ سے ۱۰۰ میل دور مجھے قطب نامہ کے راستے کے مطابق ۱۱۹ درجوں پر پرواز کرنا تھا۔ ان میں ۱ درجہ مجھے مغربی سمت کے فرق کا جمع کرنا تھا۔ تیس میل فی گھنٹہ کی رفتار کی ہوا ۲۹۰ درجوں سے مجھے یقیناً ۵ درجے دائیں طرف دھکیل رہی ہوگی۔ اس لیے ۱۲۰ درجوں میں سے ۵ درجے تفریق کرنے کے بعد مجھے قطب نامہ کا راستہ ۱۱۵ درجے پر قائم کرنا چاہیے۔

میں اپنے قطب نامہ کو ٹھیک کرنے کے لیے آگے بھا لکین میں نے دیکھا کہ میں تو پہلے ہی اسی راستے پر اڑ چکا ہوں۔ مجھے صرف ۲ درجے تک اسے بدلتا ہوا ہکاوش کہ میں اتنا وقت فضول جمع تفریق پر صرف نہ کرتا۔ بہتر ہوتا اگر میں آٹا عرصہ اپنے دماغ اور جسم کو آرام دے لیتا۔ اس طرح میں بعد از دوپہر ۱۱ بجے اپنے والی رات کی پرواز کے لیے کافی جسمانی توانائی بچا سکتا تھا۔

رستہ بنانے کے تمام منصوبوں کو مکمل کرنے کے بعد میں نہایت اطمینان کے ساتھ اپنی جگہ پر بیٹھ گیا اور سمندر اودافتی پر نظریں دوڑانی شروع کیں۔ میں نے خیال کیا کہ اگر میں اپنے راستے سے کافی جنوب کی طرف ہٹ چکا ہوں تو اب کسی لمحہ بھی مجھے کوئی نہ کوئی سمندری جہاز نظر آجائے گا کیونکہ جنوب کے عروض البلد ہی سمندری جہازوں کی شاہراہیں تھیں۔ سورج کی گرم گرم شعاعیں میرے سر کے اوپر والی کھڑکی میں پڑ رہی تھیں کاشش باکہ میں اس وقت جہاز کے سائے کی اوٹ میں ہوتا مجھے وہ وقت یاد آیا جب ہم تماشا دکھانے والی پروازوں کے درمیانی وقفوں میں جہاز کے پروں کے سائے میں آرام کیا کرتے تھے۔

ان پروازوں نے مجھے ریاست مونٹانا کے شہر ریڈ لوج کی دھوپ میں جھلسی ہوئی سطح مرتفع کی یاد دلادی۔ مجھے وہ وقت یاد آیا جب بیچ اور میں ٹینڈر ڈیٹاڈے کے پرکے نیچے بیٹھے ہوئے سواریوں کا انتظار کر رہے تھے۔ اس روز تمام دن ہمارا جہاز بیکار رہا۔ آخر کار ایک بڑی سی موٹر ہمارے پاس آکر ٹکی۔ چاہے تو تھا اسے سڑک پر رک جانا مگر معلوم نہیں کیوں اس کے مالک نے اندر ہی آنا مناسب جانا۔ جلدی جلدی وہ موٹر سے باہر نکلا اس شخص کی جلد دھوپ میں سنوٹائی ہوئی تھی۔ وہ ایک چوڑا سا ہیٹ پہنے ہوئے تھا اور شکل و صورت سے کسان معلوم ہوتا تھا۔

”ہیلو۔ اس نے آتے ہی کہا۔ میرا نام ٹرنر ہے۔ شہر کے اوپر اڑانے کی کیا

فیس لوگے؟

دکٹر ڈالرز بلج نے جواب دیا۔

مجھے منظور ہے۔ اس نے شرح کی تصدیق کرتے ہوئے کہا۔

میں نے اس مسافر کو جہاز کی اگلی سیٹ پر مٹی سے کس کر باندھ دیا۔ میں نے جہاز کے پٹکے کو گھمایا اور بلج جہاز کو لے اڑا، جہاز کے اڑ جانے کے بعد وہاں ایک انجینئر بھی نہ رہا۔ میں ادھر ادھر گھومنے لگا اور پتھروں کو بوٹ کی ٹھوکریں مار مار کر بیابانی گتوں کے بنائے ہوئے سوراخوں میں پھینکتا رہا۔ پندرہ منٹ کے بعد طیارہ واپس لوٹ آیا۔ کسان نے ہمیں دس ڈالرز کا نوٹ دیا اور آہستہ آہستہ اپنی موٹر کی طرف روانہ ہو گیا۔ اور موٹر لے کر چلتا بنا۔

بلج میری طرف دیکھ کر مسکرایا اور مجھے مخاطب کر کے کہنے لگا۔ میں نے جب سے جہاز اڑنا شروع کیا ہے اس قسم کی پرواز آج تک کبھی نہیں کی۔ جب ہم سو میں پہنچ گئے تو اس مسافر نے یہ چخ کر مجھے آواز دی۔ پہلے پہل میں انجن کی گڑبگڑ کی وجہ سے اس کے الفاظ بالکل نہ سُن سکا۔ چنانچہ میں نے انجن کی رفتار بالکل آہستہ کر دی۔ وہ چیخ رہا تھا اور بار بار کہہ رہا تھا کہ میں اور نیچے اڑوں۔ انجن کے بند ہوتے ہوتے میں اسے دکانوں کی چھتوں پر سے اڑاتا گیا، میں زمین سے تقریباً ایک سو فٹ کی بلندی پر اڑتا رہا۔ جہاز کو دیکھ کر تمام لوگ بازار میں نکل آئے، اس شخص نے گھوڑ سوار کی بڑی بڑی دوپٹولیں نکالیں، اور جہاز کے پردوں پر سے انہیں چلانا شروع کر دیا۔ ہم اس وقت شہر کے کاروباری حلقہ پر پرواز کر رہے تھے، میں نے اپنے آپ کو بالکل بے بس پایا۔۔۔





جو مسافروں کا گھبران : چاندی کا نٹھا سا مجسمہ معلوم نہیں نوبارک سے ، دانگی کے وقت کسی اجنبی نے یہ تمغہ میری حبیب میں ڈال دیا ہوگا ۔ اُس نے یہ بھلائی بغیر مجھے بتائے ہوئے مجھ سے کی مگر مجھے شکریہ ادا کرنے کا موقع بھی نہ دیا : اس وقت ۹ بج کر ۵۲ منٹ ہو چکے تھے اور مجھے پرواز کئے چھٹیس گھنٹے ہو چکے تھے ۔ کسی انجن سے بھی اتنا سرمد مسلسل چلتے رہنے کی توقع نہ تھی اور ایسی توقع رکھنا زیادتی بھی تھی ۔ میرے دل میں یہ سوال پیدا ہوا ، کیا میرے جہاز کے پوزوں کو چکنائی ریل ، ابھی تک ل رہی ہے ؟ کیا چکنائی جھنے کے بعد بھی انجن چلتا رہے گا ؟

سورج کی شعاعوں نے پھر حرکت شروع کی قطب نما ایک طرف کوجھک گیا اور میرے لیے مشکل ہو گیا کہ میں جہاز کو دائیں طرف گھومنے سے بچا سکوں .... میں ادٹھنے سے اب بھی باز نہیں رہ سکتا تھا !

میرا دل احساس کہ انٹرنیٹ میرے جہاز کے شمال میں واقع ہے ، میرے راستہ قائم کرنے کے تمام منصوبوں پر عادی ہو چکا تھا ۔ میں نے پوری توجہ کے ساتھ قطب نما کی سوئی کو مرکز میں رکھنے کا فیصلہ کیا ۔ میں نے سوچا ، کہ حکم از حکم اس کام کے لیے تو مجھے اپنے آپ کو بیدار رکھنا چاہیے ۔  
پنج عرصہ میں اسی تجویز کے مطابق پرواز کرتا رہا ۔ لیکن سورج کی خوشگوار گرمی سمجھنے ، میری اسامی تھکاوٹ پر اسے محمل کیجئے ، ہوا یہ کہ کچھ ہی

عرصہ کے بعد میں نے اپنے آپ کو جہاز کے آلات جہاز کے باہر لگے ہوئے کپڑے کے ٹانگے اور جہاز کے فرش کو گھورتے ہوئے پایا اور . . . جہاز پھر شمالی سمت مرطابا جا رہا تھا۔ ایسا محسوس ہوا جیسے یہ میری منگلی کے زلزلے کی پانی پر دھبے۔ میں انہی خیالات میں تھا کہ جہاز پھر اپنے راستے سے ہٹنا شروع ہو گیا۔

۲۳ مئی ۱۹۳۳ء کا زمانہ تھا۔ میں بارڈ جیا میں سڈر کے ہوائی مستقر پر ایک جیسی جیارہ خریدنے گیا وہاں پر چند کاریگر مشرد فوجی طیاروں کو فرخت کرنے کی غرض سے مرمت کر رہے تھے۔ میرے پہنچنے پر انہوں نے یہ سمجھا کہ میں کوئی سمیا تجربہ کار ہوا باز ہوں۔ حالانکہ میں نے ابھی تک اکیلے پرواز بھی نہ کی تھی اور ایک سال پہلے میں مدیت شاگرد کی حیثیت سے تقریباً آٹھ گھنٹے پرواز کر چکا تھا۔ اس کے علاوہ میں نے کچھ عرصہ کے لیے تماشاگر ہوا بازوں کے ساتھ بطور کاریگر بھی پرواز کی ہوئی تھی۔

جینی طیارے کی مرمت ہونے کے بعد میں نے فیصلہ کیا کہ باقاعدہ پرواز سے پہلے میں اسے چند بار ہوائی اڈے پر ہی دوڑاؤں گا۔ اس طرح مجھے جہاز کے مختلف آلات کے سمجھنے میں مدد مل سکتی تھی۔ لیکن قبل اس کے کہ میں ایسا کروں میں جہاز کو بے اڑا، یا سمجھنے کہ جہاز مجھے بے اڑا میں ایسا گھبراہٹ میں نے انجن کو فوراً بند کر دیا اور جھٹکے کے ساتھ زمین پر اتر

آیا۔ جہاز کا دایاں بازو نیچے جھکا ہوا تھا اور جہاز ایک پیٹے پر اٹھتا ہوا  
ایک بازو کے بل پھسل رہا تھا۔ اس وقت ایک نوجوان شخص ہوا باز کا لباس  
پہنے مسکتا ہوا میرے پاس آیا اور بولا :-

”دوبارہ اس طرح پرواز کرنے سے پہلے ہوا باز کی انگلی سیٹ پر مجھے  
بھی بیٹھ جانے دو۔“

ہوا باز اتنے سنے اور میں نے کئی جھپٹے سے جہاز نہیں اڑایا۔ میں نے  
اپنی غفلت مٹاتے ہوئے کہا :-

”وہ اچھل کر جہاز کی انگو سیٹ نشست پر یہ کہتا ہوا بیٹھ گیا۔ جب تک  
میرا جہاز تیار نہیں ہوتا میں تمہیں کچھ مشق کرسنے دیتا ہوں۔“

میں نے جہاز کو زمین پر دوڑایا اور پھر اُسے ہوا میں اُڑا۔ پانچ چھ  
دفعہ اسی طرح جہاز کو اُڑانے اور اتارنے کے بعد میرے دوست نے مجھ سے  
کہا کہ میرا خیال ہے اب تمہیں کوئی وقت پیش نہ آئے گی، صرف اتنی بات  
ہے کہ تمہیں جہاز پلاسٹکے قالباً عرصہ گزر چکا ہے :

میں نے جہاز کے پتوار کو ۳ درجے پھیر کر اس کا رخ مسیدھا کیا۔  
.... مسد کے ہوائی مستقر پر میں تقریباً ایک ہفتہ ٹھہرا۔ اور اس اثنا  
میں ۵ گھنٹے تنہا پرواز کی اس کے بعد میں نے فیصلہ کیا کہ اب مجھے اپنی  
ہنرمندی سے فائدہ اٹھانا چاہیے اور لوگوں کو ہوائی سیر کرانے کے لیے  
کانے چاہئیں۔ میرا خیال تھا کہ اس طرح میں کچھ روپیہ کماسکوں گا۔ اس  
قسم کی پروازوں کے لیے میں نے مینی سوٹا کا مشہور اور شمالی علاقہ

منتخب کیا۔ پہلے دن میں غروب آفتاب سے پہلے میریڈین سے ہوتے ہوئے  
 میسیسی پی پہنچا اور دوسرے دن صبح ہی صبح میں نے مغرب کی طرف پرواز کی  
 اس دن واپسی پر میں راستہ ہی بھول گیا۔ میرے پاس دماغ فروش کی دکان  
 سے خریدا ہوا ایک نقشہ تھا۔ لیکن زمین کے سناختی نشانات اور نقشے کے  
 ظاہر کردہ نشانات میں کوئی مطابقت نہ تھی۔ میرے جہاز پر قطب نامی نصب  
 نہیں کیا ہوا تھا۔ کام کی جلدی میں میں قطب نامی بھی بھول آیا،

بڑھتے ہوئے طوفانوں نے مجھے ایک چراگاہ میں اترنے پر مجبور کر دیا۔ میرے  
 جہاز کے پیٹیکوڈی جاگرے اور جہاز کا پنکھا ٹوٹ گیا اور اُس کی دُسم بہت  
 اونچی ہو گئی۔ یہ منظر دیکھ کر کئی لڑکے دودھے دودھے آئے۔ میں نے  
 اُن سے پوچھا کہ آیا میں لوزیٹنی اینا میں ہوں۔ انہوں نے بتایا کہ میں ریاست  
 میسیسی پی میں آ پہنچا ہوں۔ میریڈین سے تقریباً ایک سو میل شمال کی طرف  
 یعنی بالکل اسی جگہ جہاں سے میں نے پرواز شروع کی تھی یعنی اسی طول البلد پر  
 فرق یہ تھا کہ میں مغرب کی بجائے شمال کی سمت اڑتا رہا !

لیکن سنت زمین کے اوپر پرواز کرنا بہت آسان ہے۔ اگر آپ اپنا راستہ  
 بھول بھی جائیں تو آپ جہاں چاہیں اپنا جہاز اتار لیں اور اِدھر اُدھر لوہچہ  
 کر پھرے پرواز شروع کر دیں۔ راستہ اگر غلط ہو بھی گیا تو ذرا چکر لگا کر  
 اُسے ٹھیک کر لیا۔ اگر جہاز کا پٹرول ختم ہو جائے تو آپ کسی پٹرول کمپنی کو



ٹیلیفون کر دیں، اگر آپ تھک جائیں تو اُتر کر گھاس پر لیٹ رہیں اور اگر آپ کو نیند آ رہی ہو تو آرام سے سو بھی رہیے تو کوئی مضائقہ نہیں۔ ایک آدھ گھنٹے کے آرام سے کیا فرق پڑتا ہے ! . . . . .

میں نے دیکھا کہ میں اپنے راستے سے ۵ درجے ہٹ چکا تھا . . . . . میں نے پھر اپنے آپ کو ملاست کی اور سمجھایا کہ مجھے ذرا محتاط رہنا پڑیے۔ میں ایک دفعہ موسم گرما میں اپنے گاؤں میں اُترا۔ بہتے ہوئے دریا اور سرسبز جنگل سب پرانے دوست میرے جہاز ہی سے مجھے نظر آ رہے تھے۔ میں نے کھیتوں کی باڑ کو پار کیا اور جہاز کے پیچھے جھٹے کو نامموار زمین پر ٹکراتے جہاز کو وہیں اُتار دیا، اسیروے پاروں طرف لمبی لمبی گھاس اُگی رہی تھی مکان کو تالا لگا ہوا تھا اور ہمارے مزارع زمین چھوڑ کر جا چکے تھے۔ ظاہر تھا کہ مزارع یہاں رہنا پسند نہیں کرتے تھے۔ وہ سچے تھے کیونکہ وہ لوگ اپنے اور اپنے بال بچوں کے لیے یہاں پوری طرح روزی بھی نہیں کما سکتے تھے اور میرے لیے یہ مشکل تھی کہ میں کئی سو میل دُور ہوائی جہاز کے ذریعہ اپنی اراضی کی نگرانی نہیں کر سکتا تھا۔

وادی کے جنگلات کاٹے جا رہے تھے۔ چونکہ یہاں ایک نئے بند باندھنے کا منصوبہ تیار ہو چکا تھا اور اس جگہ پانی اکٹھا کرنے کا ارادہ تھا۔ اس دن میں نے سمجھ لیا کہ اب میرا بچپن ختم ہو چکا ہے۔ دیا نے مسی سسی پی پر میری زمینیں محض ایک یادگار وہ جائیں گی۔ مستقبل میں کسی دن میں اپنے بچوں کو اپنی زمینوں کی کہانیاں سناؤں گا۔ میرے والد مرحوم بھی مجھے اپنے

مکان اور منی سوٹا کی فادی میں سوٹس کے قبیلہ کے قتل عام کے قصے سنایا کرتے تھے۔

اب سوئس ڈھلنا شروع ہو گیا۔ ہوا کی رفتار کم ہو گئی۔ دوپہر کی شفافیت روشنی کی جگہ دھند نے لینی شروع کر دی اور دُور افق بھورے سے سمے میں بادلوں کے تحت میں آگئی تھی یقین تھا کہ سرزمین یورپ بھی افق کے اس پار بالکل اسی طرح واقع ہے جس طرح میرے عقب میں امریکہ کا براعظم! اور نقشے میری تائید کر رہے تھے۔ میں ان لوگوں کو جانتا تھا جو یورپ کی سیر کی چکے تھے۔ تاریخ اور جغرافیہ کی کتابیں بھی اس کے وجود کو ثابت کرتی تھیں۔۔۔۔۔ تاہم میرے سامنے پھیلا ہوا بحر سیکراں۔۔۔۔۔ کتنا سُنان تھا۔۔۔۔۔

میں بخودی کی سی حالت میں یہ مان کر رہا تھا کہ دفعۃً دو تین میل دُور پانی پہنچے ایک چھوٹا سا نشان دکھائی دیا۔۔۔۔۔ کیا یہ کشتی تھی؟ میں نے اپنی آنکھوں کو دُور سے بھنپا اور پھر انہیں اچھی طرح کھول کر فوراً سے دیکھا۔۔۔۔۔ واقعی ایک چھوٹی سی کشتی۔۔۔۔۔ نہیں یہ تو کئی چھوٹی سی کشتیاں سمندر پر پھیلی ہوئی تھیں۔ کئی سیکنڈ گزرنے کے بعد میرے ذہن نے ان چیزوں کی اہمیت کا احساس قبول کیا۔ یکا یک نیند کے تمام باقی ماندہ اثرات میرے جسم و دماغ سے کا فور ہو گئے۔ یہ سب ماہی گیروں کی کشتیاں تھیں

میں نے اس سے اندازہ کیا کہ ساحل یورپ اب دُور نہ ہو گا۔ لیکن یہ چھوٹے  
چھوٹے جہاز جو سمندر کی سطح پر تیرتے نظر آ رہے ہیں، آئر لینڈ کے ہیں یا انگلستان  
کے یا سکاٹ لینڈ کے! یا یہ کہیں فرانس کے تو نہیں؟ اور میں شمال کی طرف  
بھٹک آیا ہوں تو وہ ناروے والوں کے بھی ہو سکتے ہیں۔ آخر لوگ ساحل سے  
کتنی دور تک سمندر میں پھلیاں پکڑنے آ نکلا کرتے ہیں۔

پہلی کشتی اب تقریباً ایک میل دُور رہ گئی ہو گی۔ میں غوطہ لگا کر جہاز کو تقریباً  
ہفٹ کی بلندی پر سے آیا۔ کشتی پر زندگی کے کوئی آثار نظر نہ آئے۔ یہاں  
ماہی گیر سیرے جہاز سے دُور گئے ہیں، ہو سکتا ہے کہ میرے انجن کی آواز  
کو سن کر وہ اپنی کشتی کے نچلے حصے یعنی اندرون کشتی چلے گئے ہوں، ہو سکتا  
ہے کہ وہ کسی دُور دراز گاؤں سے تعلق رکھتے ہوں، جس پر کسی ہوائی جہاز نے  
کبھی پرواز ہی نہیں کی۔ کیا یہ جہاز آئر لینڈ کی شمالی جانب جا رہا ہے۔ یا  
گیلیج کیلے میں گلہ انداز۔۔۔۔۔ کشتیوں پر سے پرواز کر رہا ہے۔ اب  
میں کس طرف کا دُور کر دوں؟ اپنا رخ شمال کی طرف کر دوں یا جنوب  
کی طرف مڑ جاؤں؟

اب میں دھیری کشتی کے اوپر سے اڑ رہا ہوں۔ کشتی لہروں کے ساتھ  
اوپر نیچے جھپکے کھا رہی ہے۔ کشتی کے اوپر کے حصے پر کوئی آدمی نظر  
نہیں آتا۔ لیکن آہستہ آہستہ کشتی کے کمرے کی ایک کھڑکی سے ایک انسانی  
سر باہر نکلتا ہے۔ وہ پیچھے کی طرح بے حس و حرکت ہے اور اس کے چہرے  
پر نہ سیرت نہ مسرت، دُور نہ خوش آمدید کسی قسم کے جذبے کی عکاسی نہیں

ہو رہی۔ بلکہ وہ پہرہ بالکل زرد سا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ یہ روشنی کا اثر ہو، شاید میرے ذہن پر ہی ندوی کا تصور چھایا ہوا ہے۔ ایسا معلوم ہوتا ہے جیسے، یہ گنا ہوا سر ہے !

یکشتیاں بھی مجھے کچھ بے حقیقت سی معلوم ہو رہی ہیں۔ آخر یہ کافی بڑی بڑی کشتیاں ہیں۔ ان کے طاح یا جہاز ران یا مہر نکل کر اوپر سے گزرنے والے طیارے کو کیوں نہیں دیکھتے ! ہر کوئی طیاروں کو گزرتے ہوئے دیکھتا ہے، اور دُور سمندر پر سے گزرنے والے طیارہ تو ہر کسی کے لیے موجب حیرت ہونا چاہیے ! میرا دل چاہتا تھا کہ یہ لوگ صحیح سلامت ہوں اور مجھے زندہ انسانوں کی طرح چلتے پھرتے دکھائی دیں۔ میں نے آخری بار اپنے بنی نوع کو کئی ہزار میل پر سے دیکھا تھا اور اس کے بعد میں ایسا محسوس کر رہا ہوں کہ میں کئی کئی سالوں پر سے پرواز کر آیا ہوں۔ اور اب زمین کی طرف واپس لوٹ رہا ہوں۔ کس لیے توقع رکھتا ہوں کہ انسان مجھے اپنے صحیح رُکوپ میں ملیں گے۔

میں نے سپرٹ آف سینٹ لوئس کو متوازن کیا اور مشرقی سمت اپنی پرواز جاری رکھی۔ گھڑی کی سوئیاں برابر چل رہی تھیں۔۔۔۔۔ دس پینتیس۔۔۔۔۔ دس پینتالیس۔۔۔۔۔ ابراہام آسمان کے ٹکڑے ٹکڑے ٹکڑے ٹکڑے جا رہے تھے۔ جہاز بارش سے لدے ہوئے طوفانوں کی طرف پرواز کر رہا تھا۔ شمالی سمت بہت سے طوفانی بادل، گہرے اور سیاہ ! گھر گھر کر آ رہے تھے !

اس وقت نیویارک کے وقت کے مطابق دس بج کر بائیس منٹ ہوئے



تھے۔ اور میں ۲۴ گھنٹوں کی مسلسل پرواز مکمل کر چکا تھا۔ اگر پرواز شروع کرنے سے لے کر اب تک میں نے ۶۰ سو بجے طول ہابلسد سفر کر لیا تھا تو گھڑی کے بتانے ہوئے وقت کے مطابق اس جگہ تین بجے بعد از دوپہر کا وقت ہونا چاہیے تھا۔ میں نے اپنے راستے کو دوبارہ متعین کیا۔ اور قطب نما کی سوئی کو مرکز میں لے آیا۔

باد و باران کا پہلا جھونکا سرد اور خوشگوار۔ اگرچہ متلاطم کرنے والا تھا۔ چند منٹ تو میرے جہاز کے بازوؤں پر بارش کا پانی بہتا رہا۔ لیکن تھوڑی ہی دیر کے بعد بارش بند ہو گئی۔ اور میں نے کھلی فضا میں پرواز کرنا شروع کیا۔ تھوڑے تھوڑے وقفے کے بعد میں بارش کی پٹی میں آ جاتا اور پھر قطر کی چادر میرے سامنے کھینچ جاتی۔ اس دبیز پردے میں سے میں افق کی لکیر ڈھونڈتا رہتا۔ شمال مشرقی سمت افق پر ایک لیشی بادل نظر آیا۔۔۔۔۔ یا شاید دُجند کا قلعہ۔۔۔۔۔ یا۔۔۔۔۔ کیا یہ زمین نہیں ہو سکتی؟

نظر تو زمین ہی آتی ہے۔ لیکن مجھے دوسری بار پھر کسی سراب سے دھوکا نہیں کھانا چاہیے۔ بارش کے پردوں کے درمیان سے شاید پندرہ یا بیس میل دُور سرخی مائل ایک کنارہ نظر آیا جو نیچے سے چھٹا لیکن اوپر سے خمدار تھا۔ میں نے حساب لگایا۔۔۔۔۔ نیوفاؤنڈ لینڈ سے روانہ ہوئے مجھے سولہ گھنٹے گزر چکے تھے۔ اگر یہ زمین آئر لینڈ ہے تو میں تقریباً اٹھائی گھنٹے وقت سفرہ سے پہلے پہنچ گیا ہوں۔ کیا یہ سراب تو نہیں؟ نہیں یہ تو کھوس حقیقت معلوم ہوتی ہے۔ نہیں یہ سراب نہیں، نہیں میرا دماغ



بالکل معصیح ہے۔ میں بالکل بیداری کی حالت میں ہوں۔ اگرچہ اس سے قبل دُھند کے جزیرے، مجھے اپنے راستے سے ہٹانے میں ناکام رہے تھے۔ لیکن اس زمین ناخصلے کی کشش کچھ اور قسم کی تھی! مجھے یقین ہوتا جا رہا تھا کہ میں اپنے آپ کو دھوکا نہیں دے رہا۔ میں نے پیرٹ آف سینٹ لوئس کو اس زمین کے رُخ پر ڈال دیا۔

میں نے اس خصلے زمین پر نظریں گاڑ دیں۔ مجھے یقین نہ آتا تھا کہ یہ زمین ہو سکتی ہے۔ تاہم زمین کے سارے آثار، یعنی سنگلاخ ساحل، سالی پہاڑیاں اور گٹھا سا دامن سب رفتہ رفتہ نمایاں ہوتے گئے۔ یکایک نالوں اور ندیوں سے شاداب ایک سرسبز ساحل میرے سامنے تھا۔ ویران جزیرے اس ساحل کی پاسبانی کر رہے تھے۔ . . . کیا یہ آئرلینڈ ہے! یہ پہاڑیاں بریٹنی امد کا نوال کی پہاڑیوں کی طرح سر بلند تھیں اور یہ کھیت لکڑی کے کھیتوں کی طرح شاداب!

اب میں سمندری جہاز سے بھرے ہوئے ساحل پر پرواز کر رہا تھا۔ میں نے زمین کو دیکھ کر اس کے تناختی نشانات کو نقشہ کے تناختی نشانات سے ملانا شروع کیا۔ پہاڑ قدیم امد گول سرے کھتے۔ اور کھیتاں چھوٹی اور ان کی زمین پتھر ملی! میرا جہاز ایک نہایت نوکدار خلیج ایک طویل گھٹے ہوئے جزیرے اور ایک گاؤں پر سے پرواز کر رہا تھا۔ نقشے کی

چھان بین کرنے پر معلوم ہوا کہ واقعی یہ سب چیزیں نقشے کے ایک مقام پر دکھائی گئی تھیں۔ ساحل کی لکیر کی جگہ ایک کالانط بھی کھنچا ہوا تھا، یہ تھے جزیرہ ویلنٹیا اور نیلج ڈرائنگل جو آئر لینڈ کے جنوب مغربی ساحل پر واقع ہیں۔

اس سے ظاہر ہوا کہ میں اپنے راستے پر ہی ہوں۔ لیکن گذشتہ سات سو طوفان سے بچنے کے لیے میں نے اپنے جہاز کو کئی ایک پتھر دیئے تھے ان کا کیا ہوا؟ قلب نما کی سوئی جو پھوپھوں سے غلط ریکارڈنگ دے رہی تھی اس کا کیا ہوا؟

غالباً طوفانی بادلوں کے اوپر ایک نہایت ہی ٹنڈ ہوا جہاز کی سمت پرواز کے مطابق چلتی رہی ہوگی۔ اور جہاز کا راستہ شعوری طور پر معلوم کرنے کے فن کی بجائے میرا وہ جملن سیری ٹنسائی کر رہا ہوگا۔ اور جہاز کو شمالی سمت چلنے میں مدد دیتا رہا۔ یہ جگہ غالباً آئر لینڈ کا جنوبی کنارہ تھا۔ میں چکر کاٹ کر جہاز کو کم بلندی پر لے آیا اور میں نے اس چھوٹے سے گاؤں پر غلط دوڑائی۔ لوگ باشس سے کھلی ہوئی گلیوں میں دوڑ رہے تھے اور ہاتھ اٹھا اٹھا کر اشارے کر رہے تھے۔۔۔ انسان! میرے بنی نوع! اور میں ایک دوسری دنیا سے لوٹ کر آ رہا ہوں!

میں نے نقشے پر بنائے ہوئے پرواز کے راستے کو چھ قطعات میں تقسیم کر رکھا تھا۔ سویل فی قطعہ کے حساب سے پیرس صرف چھ سویل

رہ گیا تھا اور سہ پہر کا سنہرا وقت اور شام کا طویل دُھند لگا ابھی باقی ہے۔ اندیرے سے پہلے میں پیرس پہنچ جاؤں گا۔ نقشے کے مطابق اب میرا راستہ طبع کیری کے چھوٹے چھوٹے سرسبز کھیتوں کے اوپر سے ہوتا ہوا جنوب مشرقی سمت چلا گیا ہے۔ نیند کا اب مجھ پر کوئی اثر باقی نہ رہا تھا۔ اور اس بے خودی کے زائل ہونے سے وہ تعلیقی ہم سفر جو صبح کے میرے جہاز پر سوار تھے رخصت ہو چکے تھے۔ اب اُن کی دوستانہ ہدایات ختم ہو گئیں اور اُن کی مالکس فضا میں کھو گئیں پہلے تو میں نے اسی کی عدم موجودگی کو محسوس نہ کیا لیکن اب مجھے یقین ہو گیا کہ یہ خیالی صورتیں پھلیاں کپڑے والے برسرے کے پاس دُور سمندر میں اتر گئی تھیں۔

اب میں کال بیداری کی حالت میں تھا۔ وقت کا لامتناہی سلسلہ ٹوٹ چکا تھا۔ اُفق نہایت پر اُمید نظر آ رہا تھا۔ بادلوں کے اوپر ایک مزید بات بسر کرنے اور دُھند کی تہوں سے دو چار ہونے کا اب کوئی سوال ہی نہیں پیدا ہوتا تھا۔ اب مجھے فقط ایک اور جزیرہ پر سے گزرنا تھا۔۔۔۔۔ صرف جزیرے کے ایک تنگ گوشے پر سے۔۔۔۔۔ میں نے انگلستان کا نقشہ کھولا اور اس کے خاکے پر نظر ڈالی چھ گھنٹوں کے اندر اندر فرانس! پیرس!۔۔۔۔۔ لا بورڈے! اکل! میں روز ویلٹ کے ہوائی مستقر پر پہل رہا تھا اور آج میرے قدم لا بورڈے کے ہوائی مستقر پر پڑ رہے ہوں گے۔

آئیر لینیڈ پہنچتے وقت میں اپنے عظیم دائرے کے راستے سے صرف  
تین میل ٹما ہوا تھا۔ بہترین حالات میں بھی قطب نما کی مدد سے پرواز کرنے میں پچاس  
میل کی غلطی کوئی بڑی بات نہیں تھی اور یہ تین میل کی غلطی تو کوئی بات ہی نہیں تھی  
یہ میری خوش قسمتی تھی؛ نہیں... قسمت تو ایک معمولی لفظ ہے۔ اس اصطلاح  
کو تو فقط وہی لوگ استعمال کرتے ہیں جنہوں نے زندگی کو فدا حاصلے پر سے  
نہیں دیکھا۔

میں خیالی پکٹوں کی ہستی کو تسلیم نہیں کرتا۔ تاہم میں ان غیر مرئی ہم سفرؤں کے  
وجود کا کوئی جواز نہیں پیش کر سکتا، جنہیں آج میں کئی گھنٹے اپنے ساتھ بیٹے  
یئے اڑتا رہا۔ ان کے نمود و خال بالکل عام انسانوں جیسے تھے، ان کی آواز میں صدا  
اور تھکانہ! اور مجھے بار بار ہدایات دیتی رہی تھیں... وہ مجھے کہتیں...  
وہ مجھے کہتیں... وہ مجھے کیا کہتیں! اب مجھے اُن کا ایک لفظ  
بھی یاد نہیں!





## باب دہم

انٹائیس گھنٹوں کا پٹرول ختم ہو چکا ہے۔ مانگستان کا ساحل میرے سامنے ہے  
اور میں نہایت مبرا آواز اور آواز مائشی حالات کے پیچ و خم سے نکل آیا تھا، اب  
میری پرواز کی عظیم دشواریاں ختم ہو چکی تھیں۔۔۔۔۔ لیکن یکایک میرے انجن نے  
ایک جھٹکا کھایا اور کھوٹھو کی آواز نکالنے لگا۔۔۔۔۔



کل صبح سے پھر آف سینٹ ولس مختلف ادوات کے ملاؤں پر اڑ چکا ہے سو سچ  
کو دیکھ کر یہ اندازہ ہوتا ہے کہ اب دوپہر کے آخری لمحات ہیں میری گھڑی نیویارک کے  
وقت کے مطابق گیارہ بج کر باؤن منٹ ہوتی ہے۔ اس سے ظاہر ہوتا کہ میرا انجن تو  
انٹائیس گھنٹے کا پٹرول صرف کر چکا ہے !

میں نے تختہ آلات پر نیپل سے ایک نشان دکھایا۔ اور اگلی ٹینگی کا پٹرول استعمال  
کرنا شروع کیا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ اب مجھے اس ٹینگی کا پٹرول ختم کرنا چاہیے۔ تاکہ جہاز

کا مرکز نقل جہاز کے پچھلے حصے کی طرف قائم رہے اور بہالت مجبوری جہاز اُتار دے۔  
وقت زیادہ نقصان نہ ہو۔ ہو بازی کا یہ اصول ہے کہ اگر جہاز کا پچھلا حصہ بوجھل ہو  
تو جہاز کے اُتار جانے کا بہت کم احتمال ہوتا ہے۔

دُھند میں سے ہمارے جہے ہلکے جھونکے نکل رہے تھے اور آسمان صاف ہونا  
جاسکتا تھا۔ اتنی تک ہر چیز نمایاں تھی۔ میرا بہتہ جنوب مشرقی سمت اس زرفی خط کے  
ساتھ ساتھ چلتا تھا جو بحر اوقیانوس اور دو بار سینٹ جارج کو تقسیم کرتا ہے۔ ساحل  
انگلستان یہاں سے دو گھنٹوں کا راستہ تھا۔ دور سامنے چار جہاز نظر آ رہے  
تھے اب میسورے پاس کافی پٹرول تھا اور پرواز کی عظیم دشواریاں ختم ہو چکی تھیں  
میری پرواز کے آغاز تک یہ بات ناقابل یقین تھی کہ کوئی جہاز اتنا وزن لے کر  
پرواز کر سکتا ہے۔ ممکن ہو سکے آئندہ پچاس سائزر میں ہر شخص طیاروں میں سفر  
کرے۔ کم از کم میں اس بات کو پسند نہیں کرتا کہ وہ مکوں جہاز اور اُدھر اُڑتے  
پھریں۔ اگرچہ میں یہ ضرور چاہتا ہوں کہ فن ہوا بازی ترقی کرے۔ اور مجھے فضا  
کی بسیط تنہائی سے بے حد محبت ہے۔ میرے دماغ میں یہ خیال بھی نہیں آسکتا  
کہ مستقبل میں فضا .... جہاز کے شور اور دندناہٹ سے بھر جائے گی  
انجن نے اچانک ایک جھٹکا کھایا۔ میں بالکل اس طرح اڑ گیا جیسے کسی  
کو بجلی کا جھٹکا لگتا ہے۔ جہاز میں سے تھو تھو کی ٹھوس آواز نہ نکلنے لگی ....  
لیکن نہیں .... تھو تھو کی آواز بند ہو گئی اور اس کی گیس جلدی جلدی  
خارج ہونی شروع ہوئی۔ میں نے چھڑی کو اُگے دھکیلا تاکہ رفتار پر کوئی  
اثر نہ پڑے۔ انجن کا فیل ہو جانا .... یہ چیز جہاز کو بھورا اُتارنے کی ابتدا

ہوا کرتی تھیں۔ غالباً اس پرواز کو کامیابی سے مکمل کرنے سے پہلے ہی مجھے اپنے آپ پر ضرورت سے زیادہ بھروسہ ہو گیا تھا۔

لیکن میں بھول گیا، جہاز میں تو کوئی نہ تھی۔ صرف سامنے کی ٹیگی کا پٹرول ختم ہو گیا تھا یہی میں چاہتا تھا میں نے فوراً پٹرول کی دمیانی ٹیگی کا پٹرول کھول دیا جہاز کی رفتار کو فدا کر کے کیا اور ہوا اور پٹرول کو بھی گم نہ کر دیا۔ اب میں ہینڈ پمپ (ہاتھ سے چلانے والے پمپ) کو چلانا شروع کیا۔ میری آنکھیں دھواں پر چلتے ہوئے جہازوں پر جمی ہوئی تھیں مگر میں انہیں کے دوبارہ چلنے کا بے تابی سے انتظار کر رہا تھا۔ وہ جہاز کئی میل دُور دکھائی دے رہے تھے۔ یہ جہاز انہیں بند کر کے اترنے کی جگہ سے بہت دُور تھے۔ اتنے دُور تھے کہ وہ تو غالباً اس پہنچنے کو بھی نہ دیکھ سکتے جو میرے جہاز کے پانی میں گرنے سے پیدا ہوتا۔ ہوا کا گرج ابھی تک شمالی سمت تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ میں بائیں ہاتھ مڑوں۔ لیکن پورے ۱۰۰ درجے نہیں۔ مجھے اپنی حفاظتی پٹی باندھ لینا چاہیے۔ لیکن اس کے لئے وہ فدا ہاتھوں کی ضرورت تھی اور یہ میرے لیے اس صحت میں کہ میں ایک ہاتھ سے انہیں میں پٹرول پمپ کرنے کی غرض سے پمپ کر رہا تھا، محال تھا۔

جہاز کے ٹھکے اور ٹھوکھوں کی آواز اب بند ہو گئی۔ میں نے انہیں کی رفتار کو تیز کیا۔ جہاز میں طاقت لوٹ آئی اور پرواز میں توازن پیدا ہو گیا۔ انہیں کی رفتار تیز کر کے میں کا رنوال اور دوبارہ انگلستان کو عبور کر کے شام سے پہلے پہلے،

ساحل فرانس پہ پہنچ سکتا ہوں، میں نے انجن کی گردشوں کو ۱۷۲۵ فی منٹ کی رفتار پر معطر کر دیا۔ چنانچہ جہاز کی رفتار ۱۲۵ میل فی گھنٹہ تک پہنچ گئی۔

خیال آیا کہ اگر راستے میں دُھند ہوئی تو میں قطب نما کی مدد سے پرواز کر دوں گا۔

اس وقت تک میرے پاس اتنا پٹرول تھا کہ میں تمام رات اور دوسرے دن طلوع آفتاب کے بعد تک بھی پرواز کر سکتا تھا۔ یہی نہیں بلکہ ناسازگار حالات میں میں رونا کی سست بھی جاسکتا تھا، میں نے یورپ کا نقشہ طویلا۔ روم پیرس سے سات سو میل دُور تھا، لاہور سے کے ہوائی متفرق پر اترنے کے بعد بھی میرے پاس ایک ہزار مزید میلوں کی پرواز کا پٹرول بچ سکتا ہے۔ اس صورت میں وہاں اترنا میرے لئے باعث شرم ہے۔ اب تو فینڈ کا غلبہ بھی ختم ہو چکا ہے۔ اور میں جہاز میں بیٹھے بیٹھے ایک غیر متین عرصے تک پرواز کر سکتا ہوں، میں نے سوچا کہ روم تک ۳۴۰ میل کی مسلسل پرواز کتنا سیرت انگیز کارنامہ ہو گا۔ لیکن پھر خیال آیا کہ میری پرواز کا منصوبہ تو صرف پیرس تک کا ہے۔ ان حالات میں مجھے بہر صورت لاہور ڈسٹریکٹ کے ہوائی متفرق پہی اترنا چاہیے۔

میری گھڑی نیویارک کے وقت کے مطابق ایک بج کر باون منٹ بعد از دوپہر اور یہاں کے وقت کے مطابق شام کے ساڑھے چھ بجے کا وقت بتا رہی تھی، اب میں پھر زمین کے اوپر پرواز کر رہا ہوں، چھوٹی چھوٹی مسافتیں کھیتیاں کانٹے جھاڑیاں اور پتھروں کی بنی ہوئی باڑیں غلغلہ غلغلہ نظر آرہی ہیں، یہ کارنوال ہے



مجھے فوڈا خیال آیا کہ یہ کسان اتنے چھوٹے چھوٹے کھیتوں سے اپنی روزی کیمے کھاتے ہوں گے ! اس قسم کی ٹکڑوں کھیتیاں مل کر کیناٹس میں گندم کے ایک کھیت کے برابر ہوتی ہیں ۔

میں جہاز کو پانچ سو فٹ کی بلندی پر لے آیا ۔ لوگ سر اٹھا اٹھا کر مجھے دیکھنے لگے ۔ کیا ان کا خیال ہے کہ میں گوئی برطانوی ہوا باز ہوں ! اوسا یک مشقی پرواز میں مشغول ہوں ! .... کیا وہ ایسے جہاز کو دیکھ رہے ہیں جس نے تین گھنٹوں میں امریکہ سے انگلستان کے درمیان کافی فاصلہ طے کیا ہے ! تاہم اگر انہوں نے ریڈیو پر یا اخبار میں میری پرواز کے آغاز کے متعلق سنایا پڑھا ہے تو انہیں اس بات کا یقین کیسے آئے کہ میں نے اس طویل پرواز کو اتنی بلندی طے کر لیا ہے ۔ دوبارہ انگلستان سامنے نظر آرہی ہے ۔ میں حیران ہوں کہ میں انگلستان کو اتنی جلدی کیسے عبور کر گیا ۔ اگرچہ یہ ایک ٹک سا جزیرہ نہا ہے اور اس کا ایک سرانمند کی طرف نکلا ہوا ہے ۔ لیکن آئرلینڈ دیکھتے جھے ابھی تین گھنٹے ہوئے ہیں میں اپنی طبیعت کو پرانی دنیا کے چھوٹے چھوٹے ناصلوں سے مانوس نہیں کر سکتا میرے پیچھے ساحل پر آہستہ آہستہ دھند چھا رہی ہے ۔ میں نے جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پر لے جا کر تھما دیا ۔ اب سوچ بہت نیچے چلا گیا ہے اور اتنی کی بلیر کے بہت قریب پہنچ چکا ہے ۔ دوبارہ انگلستان میں چند ایک جہاز نظر آرہے ہیں ۔



ساحل فرانس غروب آفتاب کی روشنی میں ہاتھ پھیلائے میرا استقبال کر رہا ہے  
 اسی ساحل سے تیرہ دن پہلے نان گیسرارد کوئی نے بھرا دیا تو کس پار کرنے کے لیے  
 مغربی سمت پر دروازہ شروع کی تھی۔ انہوں نے دو پروں والے طیارے سے  
 لا بورڈرے کے ہوائی مستقر سے پرواز کا آغاز کیا، اسی ہوائی اڈے سے جہاں  
 اب مجھے اترنا ہے۔ انہوں نے کتنی دور تک پرواز کی وہ اپنا راستہ کیسے کھو  
 بیٹھے؟ کیا انہوں نے ستاروں کی مدد سے پرواز کرتے کرتے زمین سے اپنا  
 رشتہ منقطع کر لیا اور اپنا راستہ بھول گئے؟ یہ سب سوالات میرے دماغ  
 میں بار بار آ رہے تھے۔ اپنی طرف سے وہ ایک جادو کے گھوڑے پر سوار تھے  
 لیکن کسی وجہ سے جادو کا اثر زائل ہو گیا مجھے محسوس ہوا کہ فن ہوا بازی میں  
 معمولی سے محمدی غلطی تباہ کن نتائج پیدا کر سکتی ہے۔ جہاز کے آلات نصب کرنے  
 میں ایک چھوٹی سی غلطی! . . . یا ہوا کے داخلے کی نالیوں میں ربٹ کا بوجھ بڑا  
 یا پرواز شروع کرنے سے پہلے ایک گھنٹہ کم سونا! . . . ان میں سے کوئی  
 چیز بھی جہاز کی تباہی کا باعث ہو سکتی ہے۔

اب ٹیرن بورگ کا شہر مجھے اچھی طرح نظر آنے لگا ہے۔ یہ ڈانس کا پہلا شہر  
 ہے۔ سوچ اب تقریباً تقریباً افقی خط سے مس کر رہا ہے۔ مجھے احساس ہوا  
 کہ میں نے یورپ اور امریکہ کے براعظموں کے درمیان پہلی مسلسل پرواز ختم کر لی  
 ہے۔ میں نے سمندر کا نقشہ بند کیا اور فرانس کا نقشہ کھولا، میں وقت مقررہ

سے اتنا پیسے پہنچ چکا ہوں کہ شاید لالہ بڈوڑے کے ہوائی مستقر پر کوئی شخص جی میرا منتظر نہ ہو گا۔

شرقی سمت رات کے تاریک سائے بڑھتے جا رہے ہیں۔ صرف مغرب کی طرت دن کی کچھ روشنی باقی ہے اور آسمان پر شفق کی کمرنی نمایاں ہے۔ اب بھی صرف شام کی دُھندلی روشنی ہی میں میں فرانس کا کچھ اور حصہ بھی دیکھ سکتا ہوں میں جہاز گریپے سے آیا۔ اور میں نے ٹھیکتوں اور دیہاتوں کا جائزہ لینا شروع کیا میں نے دوکانوں کے سائین بورڈ دیکھے۔ سائین بورڈوں کی تحریریں میں سمجھنے سے قاصر ہوں۔ اب میں دورویہ دوکانوں اور دیواروں سے گھرے ہوئے اطالوں کے اوپر پرواز کر رہا ہوں۔

جونہی میں ان مکانوں کے اوپر اڑتا، نیلی زین میں ملبیس کسان سفید لباس میں ملبوس عورتیں اور بجوم کرتے ہوئے نیچے دوڑ دوڑ کر گھروں سے باہر نکل آتے اور اپنی جھپٹوں پر جہاز کی آواز سے جہاز کے مقام کو معین کرنے میں کوشاں ہو جاتے۔ اس وقت رات کے نو بج کر سیس منٹ ہوئے ہیں۔ شام کے کھانے کا وقت ہو چکا ہے۔ میں نے جہاز کی چھری اپنے گھٹنوں میں دبائی اور تیل آلود کاغذ کے تھیلے سے ایک سینڈویچ نکالی اور جاذب شروع کرنے سے اس وقت تک یہ میرا پہلا لقمہ تھا۔ جہاز بلند ہو رہا ہے۔ میں نے چھری کو ذرا آگے دھکیلا اور پھر اسے گھٹنوں میں داب کر پانی کی بوتل کا کارڈ کھولا اب میں تمام پانی پی سکتا ہوں۔ کیونکہ اگر مجھے اب پیرس تک پہنچتے پہنچتے بحالت مجبوری کہیں اور اترنا پڑ جائے تو یہاں پانی کی تو کوئی کمی نہ ہوگی۔ ... لیکن

سینڈویچ کا مزاج بدل چکا ہے اور اسے نگلنا مشکل ہو گیا ہے۔

زمین پر ہر طرف مائت کا عمل طاری ہو چکا ہے۔ روشنی تقریباً بالکل غائب ہو چکی ہے۔ ہر طرف سائے بڑھ چکے ہیں۔ جنگل، کھیتوں کی نسبت زیادہ تاریک ہیں۔ کھیتوں کی باڑیں اب مجھے فقط سیاہ لکیروں کی شکل میں نظر آرہی ہیں۔ مکانوں میں روشنیاں بھلا رہی ہیں، جہاز کے آلات کے نشانات پھر چمک اٹھے ہیں، میں نے جہاز کو بلند کرنے کے لیے پھڑی کو اپنی طرف کھینچا۔ اور جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پر لے آیا۔ کئی میل دور مائت کی تاریکی میں روشنی کی ایک کمنٹ نظر آ رہی تھی یہ روشنی کا مینار ہے۔ اس کے بائیں طرف روشنی کے دو اور مینار ہیں۔ یقیناً یہ لندن اور پیرس کے درمیان ہوائی راستے کے نشان ہوں گے۔ پرواز شروع کرنے سے قبل ان روشنیوں کے متعلق کسی شخص نے مجھے بتایا تھا۔ اب ہر چیز آسان ہو گئی۔ کیونکہ یہ روشنی کے مینار اتفاق سے میرے راستے پر ہی مل گئے۔

میں جہاز کو چار ہزار فٹ کی بلندی پر لے آیا۔ زمین پر ہر طرف روشنیوں کے جھرمٹ نظر آرہے تھے۔ بڑے بڑے جھرمٹ شہر ہوں گے اور چھوٹے چھوٹے جھرمٹ دیہات، اس لحاظ سے پیرس کو تو جگمگاتی ہوئی لہکنائیں کی طرح نظر آنا چاہیے۔ اب میری آنکھیں پتھرائی ہوئی نہ تھیں اور میرے جسم کے کسی حصہ میں درد نہ تھا!

پیرس اسی طرح افق پر اُبھرتا ہوا نظر آیا، جیسے اپنے وقت سے پہلے طلوع ہو رہا ہو۔ . . . . ایک ایسی دُھندلی روشنی جو غیر محسوس طور پر ظاہر ہو رہی ہو۔ . . . . جزیرہ لانگ سے پرواز شروع کئے اب مجھے ۳۳ گھنٹے گزر چکے تھے جوں جوں وقت گزرتا گیا روشنی کے بے شمار شناختی نشانات اُبھرتے گئے، مجھے محسوس ہوا کہ میں ستاروں سے بھرپور دو آسمانوں کے درمیان پرواز کر رہا ہوں پیرس کی روشنیاں خط ط مستقیم، خط ط مغنی، اور مربع شکلوں میں نمایاں ہو رہی تھیں، سڑکیں، پارکیں اور دیگر عمارات ایک صاف اور واضح خاکے کی شکل میں نمودار ہونے لگیں، دو دروشتیوں کی ایک ٹاٹ بند ہوتی نظر آئی، یہ ایفل ٹاور تھا۔ میں نے اس کے اوپر ایک چکر لگایا اور جہاز کو شمال مشرقی سمت لاہور کے کی جانب ڈال دیا۔

لاہور کے میرے نقشے پر موجود تھا، امریکہ میں اس جگہ کے محل وقوع کے متعلق جی کسی کو کوئی قطعی علم نہ تھا۔ سب یہی کہتے تھے، یہ بہت بُرا ہوائی اڈہ ہے۔ تم اس کے متعلق کبھی قطعی نہیں کما سکتے، صرت شہر سے شمال مشرقی سمت پرواز کئے جانا، ضرور وہیں پہنچو گے، میں نے پنل سے اپنے نقشے پر ایک دائرہ بنایا، اور جہاز کو اس دائرے کے مرکز کی طرف پھیر دیا۔

اتنے بُرے ہوائی مستقر پر روشنی کا مینار تو ضرور ہونا چاہیے، لیکن قریب



مینار شرق کی بجائے تقریباً بیس میل مغرب کی طرف نظر آ رہا ہے، میں نے  
جہاز تھوڑا سا موڑا تاکہ سامنے کی طرف نظر دوڑا سکوں۔ لیکن کسی طرف مجھے  
کوئی روشنی نظر نہ آئی، خود مجھے خیال آیا کہ میں تو چار ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ  
رہا ہوں، ہو سکتا ہے کہ روشنی کا میعار اتنا نیچے ہو کہ میری نظریں بھی اس تک  
نہ پہنچ سکتی ہوں اتنی بلندی سے تو مجھے نہ صرف ایک ایسے قطعہ کی تلاش  
کہ فی چاہیے جو چاروں اطراف سے سیدھے حاشیوں سے گھرا ہوا ہو اس پر  
تھوڑے تھوڑے نام لے پر روشنیاں ہوں، اور ہمز، سرنج اور نذول کا  
نمایاں ہوں،

میری دائیں طرف بھی ایک قطعہ زمین تھا جو آناؤسیع تھا کہ اس پر آبائی  
ہوائی اڈے کا گمان ہو سکتا تھا۔ اس قطعہ زمین کے گرد روشنیاں نصب تھیں لیکن  
یہ قطعات نہ تو اتنے سوار تھے اور نہ ہی ان کے درمیانی فاصلوں میں کوئی تناسب تھا  
ان میں سے کچھ قطعات تو ایک دوسرے کے بہت قریب تھے۔ اب اگر یہ ثابت ہو  
کہ ہوائی مستقر نہیں تو وہ ہوائی اڈہ کہاں ہو سکتا ہے، میں نے جہاز کو اور آگے  
بڑھایا، کچھ دور مجھے بڑی بڑی روشنیاں نظر آئیں، کیا لاہور ژسے کا ہوائی مستقر  
یہ ہے؟ لیکن یہ روشنیاں جہاز کو اتارنے کے لیے تو نا کافی ہیں!

بظاہر یہ ایک ہوائی اڈہ دکھائی دیتا ہے، لیکن آخر اتنی آبادی میں ہوائی اڈہ  
بنانے کا مطلب میری سمجھ سے بالاتر تھا۔ دوسری سمت ہزار ہا روشنیاں نظر آ



یہی تھیں، غالباً یہ کوئی کارخانہ ہو گا۔ اب میں تقریباً تقریباً ہوائی اڈے کے اوپر آ چکا ہوں، متنبہ کرنے والی روشنی، جہاز کو اترنے میں مدد دینے والی یا ایسی ہی قسم کی اور روشنیاں بالکل نائب تھیں۔ دہو سکتا ہے کہ فرانس میں گشتی روشنی کے مینار جہاز کی آمد پر ہی نصب کئے جاتے ہوں، لیکن بڑی بڑی روشنیاں ہوائی اڈے کا ایک سرانمایاں کہہ سکتے ہیں۔ ہو سکتا ہے کہ گشتی روشنی کے مینار جہاز کی آمد پر ہی جلائے جاتے ہیں، اور پھر یہ بھی تو صحیح ہے کہ میرے یہاں پہنچنے کا ابھی وقت بھی تو نہیں ہوا۔ یہی نہیں بلکہ وہ لوگ جنہیں میرے یہاں کامیابی اور سلامتی کے ساتھ پہنچنے کی توقع ہے، وہ بھی اتنی جلدی میرے یہاں پہنچنے کا خیال بھی نہیں کر سکتے۔ لیکن آخر ہوائی اڈے کی حدود کی روشنیاں اور دوسری بڑی روشنیاں جو تمام بڑے ہوائی اڈوں کا نشان امتیاز ہوتی ہیں، ان کو وہاں نصب کرنے کا اور کیا مطلب ہے!

لا بورڈ سے کے ہوائی مستقر کی سمت تو یہی تھی۔ لیکن مجھے اُمید تھی کہ ہوائی اڈہ کچھ فاصلہ پہنچے ہو گا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے چند میل شمال مشرقی جانب اور پرواز کر لینی چاہیے۔ اس صورت میں اگر مجھے کوئی ہوائی اڈہ نہ دکھائی دیا تو پھر میں ایس لوٹ آؤں گا اور جہاز کو کم بلندی پر لا کر پرواز کرتا رہوں گا۔

پانچ منٹ۔ سی کلشکس میں گندہ گئے۔ صرف چھوٹے چھوٹے قصبوں اور مضافات کی روشنیاں زمین کی تاریکی سے ابھرتیں، میں نے جہاز کو ٹامایا۔ انجن کی رفتار کو کم کیا اور جہاز کو کم بلندی پر لانا شروع کیا، اب کی بار جب میں ان بڑی بڑی روشنیوں کے قریب پہنچا تو جہاز فقط دہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ میں نے سوچا کہ کم بلندی کی پرواز خطرناک بھی ہو جایا کرتی ہے۔ ہو سکتا ہے کہ پیرس کے ارد گرد

ریڈیو کے مینار ہوں میں نے اپنے لمبپ کی مدد سے زمین کی طرف پیغام بھیجنا شروع کیا، لیکن اب بھی کوئی جوابی پیغام نہ ملا، رسیڈ تک نہ ملی۔

میں نے ایک بار پھر ملکہ کاٹا۔ اب کی بار مجھے یقین ہو گیا کہ یہ ایک ہوائی اڈا ہے۔ میں نے ایک بہت بڑے دروازے کے سامنے سینٹ کاڈرلش بھی پچھا دیکھا، یہ تو جہاز گاہوں کا نشان تھا۔ تو کیا یہی لا بورڈے کا ہوائی مستقر ہے؟ میں جہاز کو ذرا کم بلندی پر لے آیا، میں نے فیصلہ کیا کہ میں اترتے وقت جنوبی سمت کی روشنیوں کے ذرا ہٹ کر اتروں گا، کہ ان میں کہیں کارخانوں کی چھتیاں نہ پوشیدہ ہوں۔

مختلف سمتوں اور زاویوں سے دیکھنے سے رات کی تاریکی اور سایوں میں نئی نئی تفصیلات نمایاں ہو رہی تھیں۔ اب مجھے بڑے بڑے جہاز گاہوں کے کوسنے نظر آنے لگے۔ بڑی بڑی روشنیوں میں بھی ان کے غلکے بہت مدہم نظر آ رہے تھے۔ غور سے دیکھنے پر معلوم ہوا کہ ہوائی اڈے کے ایک سرے پر جو چھوٹی چھوٹی روشنیاں ہیں وہ موٹر بس کے لمبپ ہیں۔ ان تمام موٹروں کو جہاز گاہوں کے پیچھے روک دیا گیا ہے۔ اب مجھے محسوس ہوا کہ یہ تو ایک بہت بڑا مستقر ہے۔ اور یہ بڑی بڑی روشنیاں اس کا صرف ایک حصہ ہیں، یقیناً یہی لا بورڈے ہے، میں نے سوچا کہ جہاز کو تھوڑا سا بلند کر کے میدان کی سطح کا اندازہ لگا لینا چاہیے، اور دیکھنا چاہیے کہ جہاز کے راستے میں کوئی روکاؤ ہے تو نہیں ہوگی۔ اس کے بعد اگر اڈے والوں کے پاس کوئی اور لمبپ ہوئے تو وہ روشنی کر دیں گے۔ میں نے دوسری ٹیلی کو بند کر کے جہاز کے پیروں کے درمیان والی ٹینکی کا پٹرول

استعمال کرنا شروع کیا۔ میں نے تختہ آلات پر روشنی ڈالی۔ اور تمام آلات کا آخری بار جائزہ لیا۔ اس کے بعد میں نے ہوا باز کی حفاظتی پیٹی کس لی اور چکڑے کاٹتے ہوئے پیرٹ آف سینٹ لوئس کو نیچے لانا شروع کیا۔

تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر مجھے ایک عمارت کے اوپر ایک دم مسمی روشنی میں ہوا کا زخ بتانے والا بادبان نظر آیا۔ ہوا کے زور سے وہ اتنا باہر پھیلا ہوا تھا کہ میں بخوبی جہاز کے آگے کی صحیح سمت کا اندازہ کر سکتا تھا۔ جہاز آگے بڑھنے کا سستہ بڑی بڑی روشنیوں کے اوپر سے گزرتا تھا۔ اور جہاز گاہوں سے کافی فاصلے پر تھا۔ مات کی تاریکی کی وجہ سے ہوائی اڈے کا اصلی حصہ ٹھیک نظر نہیں آ رہا تھا۔ جہاز کا اس طرح اترنا کچھ عجیب سا معلوم ہوا۔ اگرچہ میں بالکل بیلے کی حالت میں تھا تاہم جہاز کی حرکت سے اس کی رفتار کا اندازہ نہیں لگایا جاسکتا تھا۔ میں نے حادثے سے بچنے کے لیے جہاز کی رفتار کو ذرا تیز ہی رکھا میری تمام حرکات خود بخود موقع ہو رہی تھیں۔ آج مجھے ایسا محسوس ہوا تھا جیسے میں پہلی بار جہاز کو اتار رہا ہوں میں نے جہاز کا رنج بڑی بڑی روشنیوں کی طرف رکھا۔ لیکن ان کے قریب پہنچتے پہنچتے جہاز کو سیدھا کر لیا۔ روشنی والا لاکہ جہاز کو آگے بڑھنے کے لیے چوڑائی میں بہت کم تھا۔ میں اب جہاز کو جہاز گاہوں کی چھتوں سے بھی کم بلندی پر لے آیا۔ . . . . اتنا نیچے کہ میں بخوبی زمین کی سطح کا اندازہ لگا سکتا تھا۔ زمین اس جگہ تک ہموار تھی جہاں تک کہ بڑی بڑی روشنیاں نصب تھیں، یہاں سے آگے گہری تاریکی چھائی ہوئی تھی، دُور مدہم روشنی کے نشانات ہوائی اڈے کے دوسرے سرے کا نشان دے رہے تھے۔ مجھے خیال ہوا کہ واقعی لاہور ڈسے

ایک بہت بڑا ہوائی مستقر ہے۔ اس لیے غالباً گہری تاریکی والا علاقہ بالکل صاف اور ہموار ہو گا۔ میرے لیے اس کے سوا اور کوئی چارہ نہ تھا کہ اسی مفروضہ پر بھروسہ کروں۔

میں نے انجن کو ذرا تیز کیا اور جہاز کو اوپر سے باکر موڑا۔ میں اپنے جہاز کے اگلے حصہ کو بلند کرنے اور اس کی آواز میں گرج پیدا کر کے اپنے اترنے کا اعلان نہیں کرنا چاہتا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے بالکل اسی طرح پرواز کرنی چاہیے جس طرح ایک اگست اپنے شاگرد کو ہوا بازی سکھاتے وقت کرتا ہے۔

میں اب جہاز کو ایک ہزار فٹ کی بلندی پر لے گیا اپریس کی بتیاں ایک بلچر نمایاں ہوئیں اور وہ تاریک علاقہ مجھے اچھی طرح دکھائی دینے لگا۔ لاتعداد موڑیں جستروں کی ہوئیں تھیں اور زمین پر کسی چیز کی حرکت کے نشان نہ تھے۔

میں جہاز کو ہوا کے روت پر لایا اور اترنے کی تیاری کی۔ کیا جہاز کا اگلا حصہ آگے کو جھکا ہوا ہے؟۔ رفتار پیمانے پر نیل فی گھنٹہ کی رفتار بارہ تھا۔ اس رفتار سے تو جہاز اصل جگہ سے بہت آگے نکل جائے گا۔ میں نے رفتار کو کم کر دیا۔ انجن کی آواز مدہم پڑ گئی۔ کیا انجن کی رفتار بہت کم ہو گئی ہے؟۔ اسے اس وقت بند نہیں ہونا چاہیے۔ خاموشی نے خلا کی صورت پیدا کر دی۔ میں نے انجن کو پھر تیز کر دیا۔ اب بھی میں کافی رفتار سے اتر رہا تھا!

تیز رفتاری کی وجہ سے جہاز ہسپکولے کھانے لگا۔ میرے تمام احساسات اب اترنے کے عمل پر مرکوز ہو گئے۔ مجھے اب فقط ایک چیز مقصود تھی۔ میں نے اور سب خیالات کو یک بار دماغ سے خارج کر دیا۔ میں تمام ممکن سرعت کے



ساتھ جہاز کو نیچے لانا چاہتا تھا مگر حفاظت کے ساتھ۔ لیکن رفتار چار تو صرف اتنی میل فی گھنٹہ کی رفتار ظاہر کر رہا تھا۔ مجھے خیال ہوا کہ اس رفتار سے بھی میں اصل مقام سے بہت آگے جاؤں گا۔ اب چرمیں نے اپنی توجہات کو ایک نقطہ پر لاٹھرایا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ خواہ میں تاریکی ہی میں نہ ٹھس جاؤں مجھے جہاز کی رفتار کو کم نہ کرنا چاہیے۔ اور جہاز کو بندی سے زاویہ مادہ پر ہی اتارنا چاہیے تاکہ دوید گاہ کے دوسرے سرے پر نصب شدہ کمبوں اور کمپنیوں سے بچ سکوں۔ رڈ کاوٹ ظاہر کرنے والی روشنیوں پر اس وقت بھروسہ نہ کرنا چاہیے جب تک وہ سامنے ظاہر نہ ہو جائیں۔

جہاز گاہ اب صرف سو گز دور رہ گئی۔ میں اب بھی بہت بلند ہوں۔۔۔ بہت تیز بھی۔۔۔ جہاز کا بایاں چمک رہا۔۔۔ خبردار۔۔۔ کیا یہ زاویہ صحیح ہے؟۔۔۔ کہیں اس زاویہ پر اترنے سے جہاز اُلٹ نہ جائے!۔۔۔ اب بھی بندی زیادہ ہے۔۔۔ بندی کم کر دو۔۔۔ جہاز کے اگلے حصہ کو جھکانے رکھو۔ اسی زاویہ پر۔۔۔ اب میں روشنی علاقہ پر آگیا۔۔۔ اب زمین میرا استقبال کر رہی ہے۔۔۔ رفتار اب بھی ذرا تیز ہے۔۔۔ جہاز کا پچھلا حصہ کچھ اونچا ہی ہے۔۔۔ سنبھال کر۔۔۔ سنبھال کر۔۔۔ روشنیاں نیچے رہ گئیں۔۔۔ انجن کو تیز کر کے ایک بائگی تینوں پیچھے زمین پر چھو کر اتارنا چاہیے۔۔۔ اس پر غار کی یہ شان



ہونی چاہیے ،

جہاز کے پیچھے نہایت آہستگی کے ساتھ زمین سے مس ہوتے ہیں پھر اٹھتے ہیں پھر زمین سے مس ہوتے ہیں ، ایک دو بار اور ... پھر ہوا میں ... جہاز کا پھیلا جھنڈا اب بھی زمین پر گھسٹ رہا ہے ۔ یہ اترنا کوئی ایسا بڑا نہیں تھا ... لیکن سامنے کوئی چیز نظر نہیں آرہی ! میں تاریکی ہی میں ہلکے کھاتے ہوئے جہاز کی رفتار کو آہستہ کرتے ہوئے اور ہر ممکن طریقہ سے جہاز کو اس اندھیرے میں تباہی سے بچاتے ہوئے زمین پر اتر رہا تھا !

سپرٹ آف سینٹ لوئس نے چکر کاٹا اور ایک جگہ رک گیا ۔ اب میرا جہاز لا بورگس کے ہوائی مستقر کی پختہ دویڈ گا ، کے عین وسط میں کھڑا تھا ، میں نے جہاز کو پھر تیار اور اُسے بڑی بڑی روشنیوں اور ان جہاز گاہوں کی طرف سے پلو ، لیکن کیا دیکھتا ہوں کہ سامنے فلا میلن دوڑتی ہوئی صورتوں سے اُٹا پڑا ہے ! ...

میں اس قدر شاندار استقبال کے لیے ہرگز تیار نہیں تھا ، مجھے اس بات کا دھم دگمان بھی نہ تھا کہ آئر لینڈ سے پیرکس تک کی پرواز کے دوران جن جن مقامات پر سے اڑا ، یعنی خلیج ڈنگل ، پٹی متھ اور ٹیر بورگ ، وہاں سے متواتر اطلاعات لا بورگس آتی رہیں ۔ مجھے یہ خیال بھی نہ تھا کہ میرے لا بورگس پہنچنے اور آمدورفت کے حادثات میں کوئی تعلق ہو سکتا ہے ۔ مجھے اس کا بھی علم نہ تھا کہ دس ہزار مرد اور عورتیں باڑیں اور دیگر روکاؤ میں پھاند کر میرے استقبال کے لیے

بے تابانہ دویدگاہ کی طرف رجوع کر رہی ہیں،

جونہی میں مے انجن کا شروع بند کیا، لوگوں کے چہروں نے میری کھڑکیوں پر ہل  
 جل دیا۔ ہجوم کی شدت تھی کہ جہاز کانپ کانپ لگی۔ جہاز کے پچھلے حصے کی  
 کڑی ٹوٹنے کی آواز میں نے بھی سنی، غالباً کسی مشتاق شخص نے اس پر زیادہ بوجھ  
 ڈال دیا تھا۔ اس کے بعد دوسری آواز، پھر تیسری، لوگوں کا جوش عجیب عجیب  
 طریقوں سے ظاہر ہوتا تھا۔ اب جہاز کے قالب پر منڈھے ہوئے کپڑے کے  
 پھٹنے کی آواز کان میں پڑی! اندایا کیا یہ انہو میرے جہاز کے کڑے ٹکڑے کر کے  
 بطور یادگار سے جانا چاہتا ہے۔ جہاز کو ان مجنوں کی دست برد سے بچانے  
 کے لیے مجھے ایک دو محافظ دستوں کی ضرورت پڑ گئی۔

کیا یہاں کوئی شخص انگریزی سمجھ سکتا ہے۔ میں چلتا

لوگوں کے شور و فل اور جوش نے آواز سننا یا سنانا مشکل کر دیا۔ اب پھر  
 جہاز پر منڈھے ہوئے کپڑے کے پھٹنے کی آواز کان میں آئی، اہل لوگ جہاز کو  
 آنکے پیچھے دھکیل رہے تھے۔ مجھے یقین ہو گیا کہ اگر زیادہ آدمی جہاز پر چڑھ  
 گئے تو طیارے کے بنے دھڑے کی کڑی ٹوٹ جائے گی، میں نے فیصلہ کیا  
 کہ جہاز کی زندگی اسی بات پر منحصر ہے کہ میں جلد سے جلد اس سے الگ ہو جاؤں  
 اور فوراً ہی کسی محافظ دستے کا انتظام کروں۔

جونہی میں نے کھڑکی کا دروازہ کھولا، درجنوں ہاتھوں نے مجھے دبوچ لیا

کوئی میری ٹانگ کو چٹ گیا اور کسی نے بازو تھام لیے، کوئی کر سے لپٹ گیا  
 اور کسی نے گردن تاپی! اب لطف یہ تھا کہ کوئی شخص میری زبان نہیں سمجھتا  
 تھا یا شہود کی وجہ سے یا شوق کی فراوانی میں کس نہیں سلکتا تھا اور میں تھا کہ  
 ہجوم کے سر میں پر اوندھا لیٹا ہوا تھا۔ میری ہیئت کدائی دیکھنے کے قابل  
 تھی! لہڑیوں کا سمندر مجھے اپنے دھارے میں بہانے لیے جا رہا تھا۔ اور میری  
 مرضی سے بے نیاز، میری تکلیف اور پریشانی سے بے پروا جانے کدھر جا  
 رہا تھا۔ ہزاروں آوازیں مل کر ایک گرج کا سماں پیدا کر رہی تھیں، میرا جہاز  
 میری نظر سے اوجھل ہو چکا تھا۔ مجھے اب خطرہ پیدا ہوا کہ ہجوم اپنے اندر سے  
 شوق میں کہیں مجھے پاؤں تلے ہی نہ روند ڈالے۔ ہم گھنٹوں کی مسلسل پرواز  
 کے بعد اگر میں روند دیا گیا تو میرے لیے اٹھنا ناممکن ہو جائے گا۔  
 میں نے ککشی کی کہ ہجوم کے پنجہ سے آزاد ہو جاؤں، بہت ہمت کر  
 کے میں اٹھ بیٹھا اور یہ ککشی کی کہ لوگوں کے ہاتھوں سے پھسل جاؤں اور نیچے  
 گر پڑوں اور گھنٹوں کے بل پل کر پنج نکلوں مگر میری کوئی پیش نہ گئی۔ اب میری  
 ہی سہی طاقت بھی زائل ہو رہی تھی، چنانچہ میں نے اسی میں عافیت سوچی کہ  
 چپکا پڑا رہوں اور ہجوم کے رحم و کرم پر اپنے آپ کو چھوڑ دوں، آخر یہ لوگ  
 میری عزت افزائی کر رہے تھے۔ اور انہوں نے مجھے واقعی اپنے سر پر اٹھایا  
 ہوا ہے۔ اس لیے مجھے مطمئن ہونا چاہیے کہ وہ مجھے زمین پر گرنے نہ دیں گے  
 کچھ دیر کے بعد مجھے محسوس ہوا کہ کسی شوقین متواسلے نے میری ہوا بانی  
 کی ٹوپی قبضہ کر کے سر سے اتار لی ہے۔ اس کے لیے اُن کے دن کی ہی

یادگار ہو جائے گی مگر اس طرح تو میری تیکتا بڑی کڑی جائے گی۔ آخر میں زائیں کے شوق کا تختہ مشتق تو نہیں ہوں۔ مگر کیا کرتا میرا جسم نہایت مضبوط ہاتھوں میں جکڑا ہو۔ تھا اب دو آدمیوں نے اپنے بازو میرے بازوؤں میں جکڑ لیے اور میں نے ان کی مدد سے بیچ بچ کر ہجوم میں سے نکلنا شروع کیا۔

میں پیرس میں ایک سفتہ ٹھہرا۔ اس قیام کے دوران میں نے لاپورٹس کے ہوائی مستقر پر اترنے کی داستان کی مختلف کڑیوں کو یک جا کرنے کی کوشش کی فرانسیسی حکام نے کئی ایک حفاظتی دستے اور سپاہیوں کی دو کمپنیوں کی کمک ہوائی اڈے پر بھیجی مگر جب لوگوں نے روہنے کے تار توڑ ڈھلے اور ہجوم نے ہوائی اڈے کا رُخ کیا تو یہ حفاظتی دستے خس و خاشاک کی طرح بہہ گئے۔ ڈی ٹی لیا اور ڈی وڈ دو فرانسیسی ہوا باز اس ہجوم میں میرے قریب پہنچ گئے۔ ڈی لاڈ نے ڈی ٹی لیا کا ہاتھ پکڑ کر کھینچا اور وہ چلایا۔ اڈیہ لوگ تو اس کو پیس دیں گے انہوں نے مجھے کھینچ کر میرے پاؤں پر کھڑا کر دیا اور میں ہجوم میں ایک نا معلوم شخص کی طرح مل جل گیا۔ اسی اثنا میں میری ہوا بازی کی ٹوپ کی ایک امریکی نامہ نگار کے سر پہ جا پہنچی اور ہجوم میں سے کوئی چلا اٹھا وہ سنے نڈ برگ۔۔۔۔۔ وہ سنے نڈ برگ (۱) ہجوم اس آواز کو سنتے ہی اس نامہ نگار پر پل پڑا، اس ہجوم کی جودگت بنی وہ تو ہوئی مگر مجھے نجات مل گئی!

ڈی لاڈ اپنی موٹر ریناٹ لینے گیا اور ڈی ٹی لیا مجھے بڑی ہوشیار سی سے



ہجوم میں سے باہر نکال دیا، موٹر آنے پر میں نے کہا کہ میں اس وقت تک یہاں سے نہیں جا سکتا جب تک مجھے اطمینان نہ ہو جائے کہ میرے جہاز کے گرد حفاظتی تحفظات کر دیئے گئے ہیں۔ میرے دوستوں نے مجھے بتایا کہ جہاز مکمل حفاظت میں ہے، اس لیے مجھے جہاز کی طرف واپس جانے کی کوئی ضرورت نہیں ان کے طرز گفتگو اور اشارات میں اتنا وثوق تھا کہ مجھے اطمینان ہو گیا اور میرا خوف و تشہد رفع ہو گیا

ہم موٹر میں بیٹھ کر جہاز گاہ کی طرف گئے۔ وہاں مجھے ایک چھوٹے سے کمرے میں بٹھا دیا گیا۔ اور اس کمرے کی تمام بنیاں گل کر دی گئیں، تاکہ میں ہجوم کی دوش سے بچ جاؤں۔ پھر پوچھا گیا کہ مجھے کھانے پینے کی ضرورت ہے یا نہیں کیا ڈاکٹر سے کسی قسم کا مشورہ تو درکار نہیں، کیا میں ٹینا چاہتا ہوں؟ مجھے ہر چیز کے لیے صرف اشارہ کرنے کی ضرورت تھی۔ انہوں نے مجھے یقین دلایا کہ سارا فرانس میری توفیق کرنے کے لیے تیار ہے یہ سچ بھی تھا۔

اور حلیت یہ ہے کہ باوجود اس قدر تھکاوٹ کے اس وقت میرے دل میں لیٹنے یا آرام کرنے کا خیال مطلق نہ تھا اور نہ ہی مجھے کسی ڈاکٹر سے مشورہ کی ضرورت محسوس ہو رہی تھی۔ البتہ میں اپنے جہاز کے لیے بہت فکر مند تھا کیونکہ لوگ اپنے جوش میں دیوانہ ہو رہے تھے۔ اور ایک چھوٹا سا جہاز ان کے جوش کی لہروں کی زیرِ تکدافت نہیں کر سکتا تھا۔ میں نے یہ بھی کہا میں جہاز



کی خبر گیری کے لیے واپس وہیں جانا چاہتا ہوں۔ لیکن میرے فرائسی ہوا باز دوستوں نے اپنے لب لیکٹر کو نفی میں جواب دیا۔ اس کے بعد میں نے ہمسواں در آمد اور نقل وطن کے متعلق قواعد و ضوابط دریافت کئے۔ تاکہ تمام مناسب کارروائی کو پورا کر میں ویزا کے نہ ہونے کی وجہ سے بھی فکر مند تھا، میرے ہر سوال پر ان دونوں کے چہروں پر سوائے مسئلہ ہٹ اور ہنسی کے اور کوئی جواب نہ ملتا تھا وہ غائبانہ میری سادہ لوحی سے محظوظ ہو رہے تھے۔ میں نے سوچا کہ بہتر یہی ہے کہ کچھ دیر انتظار کروں اور حالات پر تکیہ کروں۔ میں نے ان لوگوں سے ناہی نکیر اور کوئی کے متعلق دریافت کیا۔ تمام لوگوں کے چہرے میرے سوال پر ایسی ادا افسوس سے پرموہ ہو گئے۔ امد سب نے یہی بتایا کہ وہ لاپتا ہیں۔

اسی اثنا میں ڈی ٹائیپا کسی بڑے افسر کی تلاش میں گیا اور مجھ میں ہم ۲۴ ائیر فورس کمانڈ کے بمبار گر وپ کے میجر ٹائلس سے ملا۔ میجر ٹائلس کو اس بات کا یقین نہ آتا تھا کہ میں اس تاریک کمرے میں بیٹھا ہوا ہوں۔ یہ نامکن ہے۔ ریڈ برگ کر تو لوگ غائبانہ انداز میں اٹھائے استقبال یہ کمیٹی کے پاس سے گئے ہیں۔ غالباً اس نے اس امر کی غارت گاہ کے سر پر میری ٹوپی دیکھی ہوگی۔ اسی حالت میں اس بیچارے کو لوگ امریکی سفیر کے پاس سے گئے تھے۔ پھر حال میجر ٹائلس۔ ڈی ٹائیپا کے پیچھے پیچھے اندر آیا۔ مجھے دیکھ کر ٹائلس نے ہزار کیا کہ میں لاہور سے کے ہوائی مستقر کے فوجی ملائے کی طرف چلوں اور اس کے دفتر میں بیٹھوں۔ یہ جگہ یہاں سے تقریباً ایک میل ہے

چنانچہ ہم نے سڑک میں ہوائی اڈے کو پار کیا۔ اس کے بعد میجر وائس چند ایک  
بڑے فزوں کو ڈھونڈنے باہر گیا۔

تقریباً ایک گھنٹہ کے بعد مجھے چند امریکی لوگوں کی آوازیں سنائی دیں۔ طائرین  
میں سے کسی نے کہا کہ امریکی میجر اس کمرے سے باہر ہے۔ تھوڑی دیر کے بعد  
دوازہ ملکا اور ایزریل مائٹن جے ہیرک سے میرا تعارف کرایا گیا۔ یہ صاحب بہت  
بار طلب سے شخص تھے۔ مگر میرے ساتھ بڑی جہربانی اور تعلق سے پیش آئے  
انہوں نے کہا کہ وہ مجھے امریکی سفارت خانے سے جائیں گے۔ میں نے ان کی  
اس دعوت کو بے پرواہی سے قبول کیا۔ تاہم میں نے اتنا اس کی کہ سفارت خانے جانے سے  
پہلے مجھے ایک بار سپرٹ آف سینٹ لوئس کو دیکھنے کی اجازت دی جائے۔

میری اس بات پر بہت سے لوگوں میں فرانسیسی زبان میں بحث و تکرار شروع ہو  
گئی، مجھے یقین دلایا گیا کہ جہاز کو کوئی خاص نقصان نہیں پہنچا۔ اور اب اسے ایک جہاز گاہ  
میں بند کر کے ایک فوجی دستہ اس کی حفاظت کے لیے تعینات کر دیا گیا ہے  
مجھے کبجایا گیا کہ مجھے اب سو جانا چاہیے۔ اس کے بعد جہاز کو مکمل طور پر درست  
کے رکھنا چاہتے تھے۔ لیکن چونکہ جہاز کے فریم کی لکڑیاں ٹوٹنے اور اس  
پر منڈھے ہوئے کپڑے کے پھٹنے کی آوازیں ابھی تک میرے کانوں میں گونج رہی  
تھیں، میری کسی طرح تسلی نہ ہوتی تھی۔ چنانچہ ہم موٹر میں بیٹھ کر پہلے اس جہاز گاہ  
میں گئے جہاں سپرٹ آف سینٹ لوئس محفوظ کر دیا گیا تھا۔ مجھے اپنا جہاز دیکھ

کے بہت سے جہاز۔ جہاز کے دونوں طرف بڑے بڑے شکلات تھے اور کسی منچلے سے جہاز کے پرندوں کے تیل پہنچانے والے جتنے کو انجن سے علیحدہ کر دیا تھا۔ بہر حال کافی غور سے مائیڈ کرنے کے بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ جہاز کو کوئی شدید نقصان نہیں پہنچا اور چند گھنٹوں کی مرمت کے بعد جہاز دوبارہ پرواز کے قابل ہو جائے گا۔

اب وقت ہو چکا تھا کہ میں اپنے معزز سیزبان یعنی امریکی سیفر کے ساتھ پیرس روانہ ہو جاؤں لیکن حفاظتی دستانے اسے ڈھونڈنے میں ناکام رہے، اور پندرہ منٹ کی تلاش کے بعد انہوں نے خود ہی مجھے امریکی سفارت خانے تک پہنچانے کا فیصلہ کیا۔ چنانچہ میجر وائس اور ڈی ٹرانیا اور ڈی لاڈ اور میں ایک موٹر کار میں سوار ہو کر امریکی سفارت خانے کی طرف روانہ ہو گئے۔ ہم نہایت تیزی سے ہجوم کو چیرتے ہوئے باہر نکل گئے۔

ہم نے پیرس تک شاہراہ سے ہٹ کر ایک اور راستے سے سفر کیا۔ تاکہ راستے کی آمد و رفت سے بچ جائیں۔ سڑکوں کی خرابی کی وجہ سے میں نے راستے میں خوب ہچکے کھائے ایک بسی ٹرک کے سر سے پر ڈی لاڈ نے ایک ٹکی محراب کے نیچے اپنی موٹر کو کھڑا کیا۔ اندر مدہم تم دکھنی نظر آرہی تھی۔ میرے دوست مجھے اس محراب کے اندر لے گئے وہاں جا کر دیکھا کہ میں فرانس کے گنہگار سپاہی کی ابدی طور پر روشن قبر کے پاس کھڑا ہوں۔ اس کے بعد انہوں نے کہا کہ مجھے محراب کی سطح پر بھی تھمنا چاہیے۔ یہ محراب پیرس کی وہ مشہور یادگار ہے۔ پولین نے اپنی قومات کے جشن کے موقع پر تعمیر کرایا تھا، ہم امریکی سیفر سے پہلے ہی سفارت خانے پہنچ گئے ان کی موٹر کار راستے میں آمد و رفت کی نیا دتی کی وجہ سے رکتی رکتی آئی۔ وہ تقریباً تین بجے صبح اپنے گھر پہنچے۔ ان کے بچے نے بہت دیر ہوئے کے باوجود میرے لیے کھانا تیار کیا اور میں نے



پیٹ بھر کر کھانا کھایا۔ اور پھر بھی میں ان کا انتظار کرتا رہا۔ اسی آتما میں اخباری نامہ نگاروں کا ایک گزہ سفدت خانہ کے باہر جمع ہو چکا تھا۔ امریکی سفیر کے مشورہ سے ان کو اندر بلا لیا گیا، اور میں نے چند منٹ ان کے سوالات کے جوابات دینے میں صرف کئے۔ سوچا چار بجے کے قریب میں سو گیا اس وقت تک میں ۶۳ گھنٹے بیدار رہ چکا تھا کہ دوسرے دن میں بیدار ہو کر اٹھا، اگرچہ میرا جسم اکڑا ہوا تھا لیکن میں اتنا آرام کر چکا تھا کہ مصروفیت میں حصہ لے سکوں۔ میں نے سوچا کہ اگر میں پیرس کی جگہ کسی اور کمرہ ارض پر اترا تو شاید زندگی اتنی حیران کن نہ ہوتی۔ لا بورڈ سے کے ہوائی مستقر پر جو میرا استقبال تھا وہ اس شاندار استقبال کا محض پیش خیمہ تھا جو بعد میں تمام یورپ کی طرف سے بھیجے دیا گیا۔ میرے پاس اتنے الفاظ ہی نہیں کہ میں اس شاندار استقبال کا شکریہ ادا کر سکوں! یہ دوسرے ہوا بازوں کی طرح مجھے بھی یقین ہے کہ ہوا بازی کا مستقبل نہایت روشن ہو گا۔

اب ۱۹۵۱ء ہے اس وقت ہم اپنے گزشتہ خوابوں کی تعبیر دیکھ رہے ہیں لیکن ابھی ایک اور شاندار مستقبل کے خواب دیکھے جا رہے ہیں ان خوابوں میں تباہ کن ہوائیاں اور آواز سے زیادہ تیز طیاروں کی پروازیں بھی شامل ہیں اب ہم سمندوں کے اوپر پرواز کرنے کی بجائے زمانہ مکان کی وسعتوں میں سفر کرنے کی تعلق سوچ رہے ہیں لیکن اس نئی اور مافوق البشر دنیا میں ہم نہایت ہی خطرناک حالات سے دوچار ہیں ہم دیکھتے ہیں کہ ہوائی جہاز اسی تہذیب کو جن کی وہ پیداوار ہیں تباہ کر رہے ہیں ہم یہ سوچ کر حیران ہو رہے ہیں کہ راکٹ کی رفتار اور ایٹمی توانائی کا انسان کے نکلے جسم اور اس کے ذہن اور اس کی روح پر کیا اثر ہو گا۔ اب ہم اس مسئلہ سے دوچار ہیں کہ انسانی تخلیقات کو انسان کے فائدے کے لیے کس طرح استعمال کیا جائے، لیکن یہ سب مسائل میری سرگزشت کے دائرے سے جولہ ۱۹۶۷ء میں ختم ہو گئی تھی، اب ہمیں اس وقت تو ہم صرف کمرہ ہوا پرستش حاصل کرنے کی تعلق سوچا کرتے تھے!





# مہاری مطبوعات

5/-/-	رئیس احمد جعفری	ناول	قیامت
5/8/-	عشرت رحمانی	ناول	مرزا نوشہ
3/-/-	ترجمہ کمال احمد رضوی	ناول اگتھا کرشی	موت سے ملاقات
3/-/-	میر امن دہلوی	قصہ چہار درویش	باغ و بہار
2/-/-	از کیرو ترجمہ ایم ایل فریدی	ماضی حال و مستقبل	
3/8/-	از کیرو ترجمہ کمال احمد رضوی	کیرو کی ہاسٹری	

## زیر طبع کتابیں

ڈاکٹر تاثیر مرحوم	ناول	کنول
رئیس احمد جعفری	رومانی ناول	نوشاہد
"	"	اندھا
"	"	جواری
"	تاریخی ناول	بالا کوٹ
سید عابد علی عابد	"	ساغر خون
"	(تاریخ)	یورش تاتار
"	دیوان	درد تہ جام
آغا اشرف	تاریخی ناول	فرخانہ
از کیرو ترجمہ ایم ایل فریدی		آپ کا ہاتھ
سیدہ نسیم ہمدانی	امریکی افسانے	ہاپ کی نگری

مکتبہ خاور - چوک مینار - لاہور